KOLARZ

WYDAWCA POLSKI ZWIĄZEK KOLARSKI

Warszawa | 31 marca 1958 r. | Cena 4 zł

WALNE ZGROMADZENIE POLSKIEGO ZWIĄZKU KOLARSKIEGO

W niedzielę dnia 23 lutego 1958 r. w Sali Klubu Pracowników Biur Projektowych w Warszawie przy ul. Senatorskiej 29/31 odbyło się doroczne Walne Zgromadzenie Polskiego Związku Kolarskiego, celem zapoznania się ze sprawozdaniem Zarządu z działalności za okres rocznej kadencji oraz dokonania wyborów uzupełniających.

Walne Zgromadzenie było wyjątkowo licznie obesłane delegatami, gdyż na 71 uprawnionych do głosowania na Zgromadzeniu znalazło się 69 delegatów ze wszystkich 17 Okręgowych Związków Kolarskich. Poza delegatami znaleźli się na sali obrad zaproszeni goście i sympatycy kolarstwa oraz czynni działacze w ilości ponad 70 osób.

Obrady zagaił Prezes Feliks Gołębiowski witając serdecznie tak licznie przybyłych delegatów oraz gości, wśród których znalazł się również i V-Przewodniczący Głównego Komitetu Kultury Fizycznej Michał JEKIEL, jak również przedstawiciel Polskiego Radia oraz kilku sprawozdawców z prasy sportowej i codziennej.

Po zagajeniu uczczono przez powstanie pamięć zmarłych działaczy kolarskich: Jana Kobusa, V-Prezesa turystycznego PZKol, Jana Skrodzkiego wybitnego kolarza sprzed kilkudziesięciu lat, Stanisława Lichnowskiego, ofiarnego działacza KS „Victoria" Częstochowa, Antoniego Jarosza trenera i działacza Okręgu Śląskiego, Aleksandra Lasonia, długoletniego działacza Okręgu Krakowskiego oraz Władysława Łączyńskiego, działacza Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów.

Na Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia Prezes Gołębiowski zaproponował kol. Henryka NAROJKA, delegata Okręgu Warszawskiego, przyjętego jednomyślnie przez delegatów, który z kolei zaproponował do Prezydium: V-Przewodniczącego GKKF M. Jekiela, Prezesa WTC Zdzisława Gędziorowskiego, Prezesa PZKol Feliksa Gołębiowskiego oraz Prezesa Szczecińskiego Okręgu Leona Bestrego. Zaproponowany skład Prezydium przyjęto przez aklamację.

Przed rozpoczęciem właściwych obrad Prezes Gołębiowski dokonał wręczenia dyplomów dla Mistrzów Polski z roku ubiegłego oraz specjalnych odznak i dyplomów dla instytucji i działaczy, którzy wyróżnili się swą pracą w dotychczasowych 10-ciu Wyścigach Pokoju.

Z racji 35-lecia pracy w kolarstwie Prezes Gołębiowski wręczył specjalny dyplom uznania oraz upominek od Zarządu w postaci pucharu, zasłużonemu działaczowi kol. Augustynowi SKIBIE z Katowic.

Z kolei Przewodniczący Zgromadzenia odczytał porządek obrad, uzupełniony wyborem jeszcze jednej Komisji Statutowej i porządek ten przyjęto. Z uwagi na wcześniejsze otrzymanie przez delegatów wszystkich materiałów związanych z Walnym Zgromadzeniem nie odczytano regulaminu obrad, przyjmując go po wprowadzeniu dwóch poprawek.

Do poszczególnych Komisji, zgodnie z wnioskiem Prezydium, powołano następujących Kolegów:

Komisja mandatowo-skrutacyjna:

1) Waldemar Dryl
2) Tadeusz Kowerdej
3) Franciszek Różański
4) Stefan Przybylski
5) Ludwik Kędracki

Komisja wniosków i uchwał:

1) Stanisław Wojcieszkiewicz
2) Jan Kunce
3) Walenty Nowiaszak
4) Marian Żużałek
5) Henryk Sztandau

Komisja — Matka

1) Jan Królikowski
2) Augustyn Skiba
3) Henryk Waraczewski
4) Jan Wróblewski
5) Feliks Gołębiowski
6) Ryszard Sitarek
7) Tadeusz Blicharski



Komisja Statutowa:

1) Jan Kunce
2) Władysław Kozień
3) Władysław Droździewicz

Protokół z poprzedniego Walnego Zgromadzenia przyjęto, po uwzględnieniu drobnej poprawki zgłoszonej przez kol. Mariana Żużałka z Opola.

Do sprawozdania Zarządu z rocznej kadencji, przesłanego wcześniej delegatom, Prezes Gołębiowski wniósł szereg uzupełnień, które zostały pominięte przy opracowywaniu sprawozdania. Podkreślił dość mocną pozycję kolarstwa polskiego w Międzynarodowej Federacji Kolarskiej UCI, w której posiadamy dwa głosy oraz przedstawiciela w Dyrektoriacie UCI. W chwili obecnej w Polskim Związku Kolarskim zarejestrowanych jest 211 Klubów z 17 Okręgów, przy czym dotychczas w ewidencji PZKol zarejestrowanych jest ponad 1,5 tysiąca zawodników zrzeszonych, przy czym nie jest to cyfra ostateczna, gdyż okres rejestracji trwa w dalszym ciągu.

Pokrótce Prezes scharakteryzował działalność poszczególnych Komisji Polskiego Związku Kolarskiego podkreślając, że o ile Komisje: Sportowa, Turystyczna, Budowy Torów i Sprzętowa pracowały dobrze, o tyle najważniejsza Komisja Administracyjno-Organizacyjna zupełnie nie istniała i żadnej działalności w okresie rocznej kadencji nie przejawiła. W sumie jednak, biorąc warunki w jakich rozwijała się działalność po reaktywowaniu PZKol Prezes stwierdził, że Zarząd Związku w granicach swych możliwości wypełnił jednak postawione sobie zadania. Podkreślona została również ożywiona działalność Głównej Komisji Rewizyjnej, która poza kontrolą działalności samego Związku przeprowadziła również kontrole w kilku Okręgach, badając nie tylko działalność finansową, ale całokształt pracy tak Związku jak i Okręgów oraz stawiając wnioski pomagające Zarządom w pracy.

W przyszłych zadaniach Zarządu Związku Prezes Gołębiowski widzi rozszerzenie działalności Komisji Sportowej, uruchomienie szkółek kolarskich przy torach w Krakowie, Łodzi i Szczecinie, organizowanie masowych imprez kolarskich dla młodzieży niestowarzyszonej oraz powołanie przy Zarządzie Związku Komisji Młodzieżowej.

W kilku słowach Prezes nawiązał do zawodników z kategorii tzw. „niezależnych", wyrażając jednocześnie zdziwienie, że nasi kolarze panicznie obawiają się przejścia do tej kategorii, co zdaniem działaczy jest niezrozumiałe, gdyż niezależni mają te same prawa co amatorzy, odnośnie startu w imprezach, poza niemożliwością startu w Mistrzostwach Świata i Igrzyskach Olimpijskich, natomiast mogą otrzymać oficjalnie nagrody pieniężne oraz czerpać zyski z tytułu reklamy firm czy instytucji.

W zakończeniu swego uzupełnienia do sprawozdania Zarządu, podano do wiadomości delegatom ilość wyjazdów w teren oraz za granicę członków Zarządu i działaczy spoza Zarządu, przy czym w sumie za granicę wyjechało w roku ubiegłym 13 członków Zarządu oraz 20 działaczy z poza Zarządu.

Skarbnik Zarządu Ludwik Kędracki udzielił wyjaśnień na zapytania w sprawach finansowych oraz podał do wiadomości delegatów wysokość przyznanych funduszów na działalność Okręgowych Związków Kolarskich w r. 1958.

Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej odczytane przez Przewodniczącego kol. Zygmunta Siódmiaka scharakteryzowało działalność Zarządu Związku, przy czym uwypukliło właściwą pracę Komisji Turystycznej i Sprzętowej, podkreślając zarazem wzorowo prowadzoną księgowość w Związku. W konkluzji Komisja Rewizyjna nie stwierdziła żadnych usterek natury finansowej, w sumie właściwą działalność w warunkach jakich pracował Zarząd Związku, stawiając jednocześnie wniosek o udzielenie absolutorium.

Jako pierwszy z dyskutantów zabrał głos V-Przewodniczący GKKF Michał Jekiel, który na wstępie w imieniu Prezydium GKKF złożył serdeczne życzenia tak Walnemu Zgromadzeniu jak i Zarządowi Związku oraz podkreślił, że Prezydium GKKF nie będzie szczędziło pomocy dla władz Związku, tak w zakresie przydzielenia potrzebnych funduszów, jak i przy nawiązywaniu kontaktów zagranicznych, aby polskie kolarstwo mogło odgrywać właściwą rolę w skali europejskiej. Dotychczas przyznane fundusze na działalność oraz dewizy, powinny zdaniem GKKF wystarczyć na normalną działalność Związku i Okręgów. Dalsza pomoc ze strony GKKF przejawiała się w postaci przydzielenia dotacji na remonty torów w Szczecinie i Radomiu oraz przy planowanej budowie toru kolarskiego w stolicy, na który to cel GKKF już przyznał pół miliona złotych na dokumentację. V-Przewodniczący Jekiel podkreślił, że pomoc ze strony GKKF możliwa jest tylko dzięki dochodom z Totalizatora Sportowego, ponieważ z każdym rokiem dotacje państwowe na sport kurczą się i z tego źródła nie można liczyć na pomoc. Wobec możliwości przyznania przez Kongres UCI organizacji Mistrzostw Świata na rok 1960 Polsce, GKKF napewno dołoży starań, aby budowa toru kolarskiego w Warszawie została zakończona we właściwym czasie. V-Przewodniczący Jekiel podkreślił, że rozwój kolarstwa zależy od samych działaczy, przy czym potrzeby w zakresie kolarstwa muszą wyprzedzać środki, a nie odwrotnie. Główny Komitet Kultury Fizycznej pragnie pomóc Związkowi przy stworzeniu 2-ch ośrodków kolarskich, przez przydzielenie potrzebnej ilości sprzętu oraz funduszów dla trenerów, przy czym gdzie mają powstać te ośrodki za decyduje Związek i Okręgi. Tory kolarskie i właściwe ich eksploatowanie to jest rozwój kolarstwa i wyniki muszą być widoczne, gdyż nie zawsze w sprawie udzielenia pomocy finansowej kolarstwu mają głos decydujący zainteresowani tą dyscypliną sportu.

W dalszym ciągu V-Przewodniczący Jekiel zapoznał zebranych z naszą pozycją w UCI, z porządkiem obrad najbliższego Kongresu, na którym nastąpi wybór Prezesa, z zajęciem stanowiska w sprawie wprowadzenia Mistrzostw Świata dla kobiet oraz ze sprawą udziału kolarstwa w Olimpiadach, wyłącznie dla „czystej krwi" amatorów, w sprawie której opracowany zostanie szczegółowy regulamin.

W sprawie kategorii „niezależnych" V-Przewodniczący Jekiel jest zdania, że zagadnienie powyższe należy rozważyć bardzo dokładnie, mając na uwadze rozwój naszego kolarstwa oraz egzystencję kolarzy niezależnych w naszych warunkach, porównując dane z innymi zagranicznymi Związkami Kolarskimi, aby przy podjęciu ostatecznej decyzji mieć na uwadze przyszłość naszego kolarstwa i umocnienie jego pozycji w UCI. Pośpiech w tym wypadku nie jest wskazany, zdaniem V-Przewodniczącego Jekiela, który jednocześnie podkreślił, że Główny Komitet Kultury Fizycznej nie zajmuje w tej sprawie żadnego stanowiska, pozostawiając wyłączną decyzję Polskiemu Związkowi Kolarskiemu.

Przedstawiciel Okręgu Krakowskiego Jerzy KUNCE oceniając sprawozdanie Zarządu stwierdził, że wynik rocznej pracy dał nadspodziewanie dobre rezultaty, na co wskazuje wzrost ilości zorganizowanych imprez szosowych, stopniowy rozwój kolarstwa torowego oraz postępy w turystyce kolarskiej, jak również na odcinku działalności organizacyjnej, przez podjęcie decyzji o przejęciu organizacji imprez od PPIS oraz opracowaniu perspektywicznego planu szkolenia długofalowego. Do niedociągnięć w pracach Zarządu Związku zalicza nie wydanie dotychczas wszystkich regulaminów, tak sportowych jak i dla pracy poszczególnych Komisji, stosunkowo słaby kontakt Zarządu z terenem, gdyż jak praktyka wykazała, delegaci Okręgów w Zarządzie Związku zadania tego nie spełnili jak należy. Zdaniem mówcy niewłaściwie został rozpracowany program imprez terenowych, przez co uczyniono je mało interesującymi. Kol. Kunce opowiedział się za wprowadzeniem na tory atrakcyjnych wyścigów za prowadzeniem motorów. Zwrócił również uwagę, że w sprawozdaniu należało więcej miejsca poświęcić sprawom finansowym, omówić szczegółowo koszty poważniejszych imprez oraz działalność poszczególnych Okręgów, jak również wprowadzić pełną jawność finansową, ujawniając preliminarze Okręgowych Związków Kolarskich. W imieniu Okręgu Krakowskiego wyraził żal, że Komisja Sportowa nie uwzględniła wśród imprez punktowanych dla sklasyfikowania zawodników imprez z terenu Okręgu Krakowskiego, do którego to głosu dołączył się również i Okręg Poznański.

Nawiązując do sprawy kolarzy niezależnych, w której zabierali głos jeszcze inni mówcy zgodzono się ostatecznie, że w ciągu 1958 roku zagadnienie powyższe będzie przez Okręgi konsultowane z klubami i na podstawie opinii wszystkich Okręgów, na następnym Walnym Zgromadzeniu podjęta zostanie ostateczna decyzja.

Poruszano sprawę konieczności popularyzacji piłki rowerowej oraz jazdy sztucznej, zwracając się z prośbą do prasy o pomoc w tym kierunku, jak również o zapewnienie dla tej dyscypliny potrzebnego sprzętu z zagranicy, gdyż w kraju tego typu rowery nie są produkowane.

W wypowiedziach innych działaczy przewijały się takie zagadnienia, jak: aby w sprawozdaniu Zarządu wymieniać imiennie pracę poszczególnych członków Zarządu, przy wyjazdach zagranicznych wymieniać wszystkich uczestników, rozdzielać sprzęt na Okręgi właściwe, bez faworyzowania tych czy innych Okręgów. Mówiono o obniżeniu się poziomu kolarstwa szosowego, biorąc pod uwagę wyniki roku ubiegłego w stosunku do 1956, o kompromitujących wynikach naszych szosowców na ostatnich Mistrzostwach Świata w Belgii, na co wpłynęła mało ambitna postawa naszych reprezentantów oraz o konieczności właściwego przygotowywania kolarzy do spotkań poza granicami kraju.

Na podstawie sprawozdania Zarządu padły również głosy, aby członkowie Zarządu spoza Warszawy złożyli swe mandaty, nie mając możliwości normalnej działalności, pozostawiając miejsca dla działaczy warszawskich, w wyniku czego mandaty złożyli: kol. kol. Bronisław Strycharski z Białegostoku, Wincenty Głowacki z Poznania i Walenty Nowiaszak ze Świętochłowic.

Były również głosy delegatów, aby z imprez przewidzianych do punktacji wyłączyć imprezy zagraniczne, jako dostępne tylko niewielkiej grupie kolarzy, jednak Komisja Sportowa umotywowała utrzymanie tych imprez klasyfikacyjnych tym, że aby zakwalifikować się do udziału w wyścigach poza granicami kraju, zawodnicy mu-

szą przejść przez szereg eliminacji w kraju, a więc nie ma podstawy do pozbawienia ich punktów.

Do charakterystycznych wypowiedzi należało wystąpienie doktora Z. Sobolewskiego z Bydgoszczy, który stwierdził, że jak dotychczas brak jest jednolicie wypracowanej formy szkolenia czołówki i na tym odcinku wpada się z jednej ostateczności w drugą. Stwierdził następnie, że przyczyną dużej ilości kolarzy w federacjach zagranicznych zachodnich jest w pierwszym rzędzie dostateczna ilość sprzętu i samodzielność zawodników w doborze imprez, w których chcą odegrać rolę, a poza tym nie są przez nikogo prowadzeni za rękę.

Z innych wypowiedzi wymienić należy głosy o poświęceniu większej uwagi kolarstwu torowemu i daniu mu przywilejów nie mniejszych niż kolarstwu szosowemu, opracowaniu przez trenerów, którzy przez wiele lat przygotowywali czołówkę kolarską, broszury o sposobie treningów dla przekazania jej w teren, gdzie nie zawsze są możliwości korzystania na miejscu z pomocy trenerów. Wspomniano również o konieczności zorganizowania w sezonie 2 — 3 ogólnopolskich atrakcyjnych imprez kolarskich masowych dla niestowarzyszonych, przy pomocy finansowej Polskiego Związku Kolarskiego.

Wielu mówców zwróciło również uwagę na niedostateczną ilość sprzętu kolarskiego, co jest przyczyną hamowania rozwoju kolarstwa. Podkreślano, że dobre rowery „Bałtyki" w cenie zł. 850, — mogące służyć początkującym oraz turystom, sprzedawane są za specjalnymi talonami do których kolarstwo nie ma dostępu, natomiast na rynku znajdują się drogie rowery czeskie, niemieckie i francuskie, których wysoka cena ok. zł 2.800 — uniemożliwia ich nabycie. Delegaci apelowali, aby Zjednoczone Zakłady Rowerowe zwiększyły produkcję „Bałtyków" popularnych.

W zakończeniu dyskusji poszczególni członkowie Zarządu udzielali wyjaśnień na postawione przez delegatów pytania, a ostatecznego podsumowania dyskusji dokonali Prezes Gołębiowski i Przewodniczący Zgromadzenia Narojek. W wyniku wypowiedzi delegatów, dotychczasowy V-Prezes adm. org. Roman Polak złożył swój mandat do dyspozycji Walnego Zgromadzenia, deklarując swą współpracę jako członek Zarządu i prosząc o przydział do pracy na odcinku sportowym.

Wniosek o udzielenie absolutorium Zarządowi Związku został uchwalony jednomyślnie.

Następnie Walne Zgromadzenie uchwaliło jednomyślnie wniosek Zarządu o zmianie § 32 punkt 2 Statutu w tym kierunku, że ilość członków Zarządu składa się od 15 do 25 osób z przydzielonym zadaniem do poszczególnej osoby oraz w § 42 pkt. 2 Statutu o wyborze Zarządu Okręgu na okres dwóch lat w ilości od 9 do 15 osób, z przydzielonymi imiennie zadaniami. Do Zarządu Związku wybieranych jest 5 zastępców, a do Zarządu Okręgu 2 zastępców członków Zarządu. Prezesi, tak Związku jak i Okręgów, nie muszą być zrzeszeni w organizacjach należących do PZKol.

Do Zarządu na miejsce ustępujących, jak również do Komisji Rewizyjnej i Sądu Koleżeńskiego, w głosowaniu tajnym zostali wybrani:

do Zarządu:

V-Prezes sport. — Zygmunt Wisznicki
„ adm. org. — St. Szkiela
„ tur. — Eug. Strzałkowski

Członkowie Zarządu:

Ludwik Kędracki
Stanisław Wasilewski
Henryk Sztandau
Władysław Kalinowski
Józef Kapiak
Aleksander Zaranek
Janusz Turlej
Edward Czyż (Łódź)

Zastępcy członków Zarządu:

1) Marian Rzeźnicki
2) Michał Korsak-Zaleski
3) Józef Tropaczyński
4) Tadeusz Brzozowski
5) Włodzimierz Szurmak

Do Komisji Rewizyjnej:

1) Zygmunt Siódmiak — (Poznań)
2 Albin Małodobry — (Rzeszów)
3) Piotr Biedrzycki — (Bydgoszcz)

Zastępcy:

1) Apolinary Skąpski — (Katowice)
2) Jan Grzybkowski — (Kraków)

Do Sądu Koleżeńskiego:

1) Antoni Głowacki — (Warszawa)
2) Jan Wróblewski — (Łódź)
3) Jan Królikowski — (Gdynia)

Zastępcy:

1) St. Wojcieszkiewicz — (Gdańsk)
2) Leon Bestry — (Szczecin).

Na oddanych 61 głosów Komisja Skrutacyjna stwierdziła ważnych 56. Charakterystyczne, że na skutek wypowiedzi kilku mówców, zebrani powołali na brakujące miejsca w Zarządzie działaczy zamieszkałych w Warszawie, zdając sobie sprawę na podstawie działalności Zarządu w ciągu rocznej kadencji, że działacze spoza terenu Warszawy nie mogą dać właściwego wkładu pracy.

Wśród wielu wniosków zgłoszonych tak przez Zarząd jak i poszczególne Okręgi, a przyjętych przez Walne Zgromadzenie, wymienić należy:

1) Powołanie Komisji Lekarskiej z prof. dr. Stefanem Łukasikiem jako Przewodniczącym, która przy współpracy z Instytutem Naukowym Kultury Fizycznej będzie miała za zadanie badanie możliwości fizycznych i zdrowia zawodników.

2) Ustalenie diet dla działaczy i taksy dla sędziów kolarskich,

3) Sprawę zawodników i ich przynależności klubowej w okresie odbywania służby wojskowej,

4)Zobowiązanie Zarządu Związku do wystąpienia do GKKF o ustalenie minimalnych opłat dla klubów i Okręgów za wynajmowanie torów kolarskich dla organizacji wyścigów, biorąc pod uwagę finansowanie przez GKKF wszelkich remontów torów kolarskich,

5) Ograniczenie dotychczasowych wyścigów wieloetapowych do maksimum dwóch etapów, z pozostawieniem jedynie jako wieloetapowych tylko wyścigów po Mazowszu i Mazurach i Dookoła Polski,

6) Spowodowanie przez GKKF wydania zarządzenia o możliwości przekazywania torów kolarskich w ręce właściwych użytkowników, o ile dotychczasowi nie będą interesować się obiektem i konserwacją,

7) Zobowiązanie Komisji Sportowej do opracowania projektu dot. zwrotu kosztów zawodnikom z tytułu amortyzacji sprzętu, diet itp.,

8) Urządzanie kurso-konferencji z trenerami oraz sędziami w celach szkoleniowych.

Poza tym przekazano Zarządowi szereg dezyderatów, a wśród nich takie, jak:

1) Urządzanie narad z Prezesami i Sekretarzami Okręgowych Związków Kolarskich, w celu utrzymania ściślejszej więzi z terenem,

2) Uwzględnienie w kalendarzu imprez punktowanych na rok 1959 również i imprezy z terenu województw krakowskiego i poznańskiego,

3) Wydanie w terminie możliwie najszybszym regulaminów i przepisów wyścigowych,

4) Udzielanie poprzez Okręgi pomocy finansowej klubom i zawodnikom, o ile zachodzi tego potrzeba.

Słowa uznania należą się Przewodniczącemu Walnego Zgromadzenia kol. Henrykowi NAROJKOWI, za sprężyste prowadzenie obrad.

Stanisław Cieślak

KOMUNIKATY

Sprawy sportowe

I. Zawodnicy, którym przyznano licencję „A"

Na podstawie uzyskanych wyników w roku 1957, prawo do wykupienia licencji „A" na rok 1958 posiadają zawodnicy:

1. Bedyński Stanisław
2. Brzeziński Mieczysław
3. Bugalski Stanisław
4. Buyno Andrzej
5. Chomicz Antoni
6. Chwiendacz Grzegorz
7. Cierajewski Franciszek
8. Cieślak Henryk
9. Czarnecki Józef
10. Domański Kazimierz
11. Fornalczyk Bogusław
12. Gazda Kazimierz
13. Gazda Stanisław
14. Geilke Andrzej
15. Gęszka Adam
16. Głowaty Zbigniew
17. Grabowski Eligiusz
18. Homoniuk Jerzy
19. Jankowski Jerzy
20. Jarząbek Jerzy
21. Jarzembski Wiesław
22. Jurek Dominik
23. Kaczmarczyk Zygmunt
24. Kałuski Kazimierz
25. Kamiński Stanisław
26. Klabiński Władysław
27. Komuniewski Henryk
28. Kost Jan
29. Kowalski Henryk
30. Krawczyk Tadeusz
31. Królikowski Aleksander
32. Krystecki Tadeusz
33. Kubaszewski Jerzy
34. Liszkiewicz Jerzy
35. Łasak Henryk
36. Matuszewski Stanisław
37. Miś Henryk
38. Ochman Stanisław
39. Osiak Stanisław
40. Pancek Jerzy
41. Paradowski Janusz
42. Piechaczek Andrzej
43. Pijanowski Lech
44. Podobas Wiesław
45. Pruski Bernard
46. Prygiel Wiesław
47. Ruch Zenon
48. Rudawski Władysław
49. Ścibiorek Jan
50. Szczepański Tadeusz
51. Tłustochowicz Jerzy
52. Trochanowski Andrzej
53. Waliszewski Tadeusz
54. Warowicki Zdzisław
55. Wawrzko Stanisław
56. Więckowski Marian
57. Wiśniewski Adam
58. Woźniak Mieczysław
59. Wójcik Wacław
60. Wróbel Ryszard
61. Wrzesiński Wacław
62. Zalewski Stanisław
63. Żmuda Andrzej
64. Królak Stanisław
65. Ulik Mieczysław
66. Wilczewski Mieczysław.

Wszyscy pozostali zawodnicy, którzy posiadali licencję w roku 1957, mogą otrzymać na rok 1958 licencję „B", przy czym **startują we wszystkich wyścigach łącznie z zawodnikami z licencją „A", z wyjątkiem wyścigów eliminacyjnych dla wyłonienia drużyny na XI Wyścig Pokoju i Wyścigu Dookoła Polski.**

II. Warunki przechodzenia do wyższych kategorii

a) Kartę wyścigową „B" wykupuje każdy zawodnik zrzeszony w klubie lub niestowarzyszony i ma prawo startu w wyścigach dla tej kategorii na dystansach do 50 km.

b) Prawo do wykupienia karty wyścigowej „A" posiada zawodnik, który w kategorii „B" ukończy przynajmniej cztery wyścigi.

c) Licencję „B" może otrzymać zawodnik posiadający licencję z roku 1957 a nie zaliczony do licencji „A" oraz posiadacz karty wyścigowej „A", który w czterech wyścigach dla tej kategorii uzyska miejsca w pierwszej piątce, przy minimum 30 zawodnikach kończących wyścig i ma ukończone lat 18. Poza tym obowiązuje przynależność do klubu.

d) Licencję „A" może otrzymać zawodnik posiadacz licencji „B", który w wyścigach o starcie wspólnym dla licencji „A" i „B" oraz wyznaczonych i punktowanych przez PZKol uzyska DWUKROTNIE miejsce w pierwszej dziesiątce na mecie.

e) Posiadacze licencji „A", aby otrzymać ją na rok 1959 muszą w wyścigach punktowanych przez PZKol znaleźć się JEDEN raz w pierwszej dziesiątce na mecie. O ile nie uzyskają takiego wyniku, zostają automatycznie przesunięci na rok 1959 do licencji „B".

f) Zmiana licencji „B" na „A" odbywa się tylko jeden raz po zakończeniu sezonu kolarskiego, z przyznaniem jej na rok następny.

g) Przechodzenie zawodników z karty „B" do „A" oraz z karty „A" do licencji „B", może mieć miejsce w ciągu całego sezonu 1958 roku.

h) Klubom i Okręgom pozostawia się swobodę w kwalifikowaniu zawodników do karty wyścigowej „A" i „B" w r. 1958.

III. Wyścigi klasyfikacyjne punktowane

Celem sklasyfikowania zawodników po zakończeniu sezonu, zarówno do listy najlepszych kolarzy, jak i dla podziału na licencje „A" i „B". ustalono następujące wyścigi punktowane w sezonie 1958 roku:

1) Mistrzostwo Polski w przełaju
16.3 Warszawa
2) Kryterium „Asów" (uliczny)
15.6 Szczecin
3) Kryterium uliczne
15.5 NRD
4) Jubileuszowy „Gwardii" (uliczny)
13.7 Warszawa
5) Wyścig na trasie PKWN
22.7 Lublin
6) Warszawa — Poznań (maraton kol.)
27.7 Warszawa
7) Szosowe Mistrzostwo Polski
10.8 Warszawa
8) „Dziennika Łódzkiego" i „Gwardii"
24.8 Łódź
9) Mistrzostwa Świata
30.8 Francja
10) Międzynarodowe Kryterium
14.9 NRD
11) Międzynarodowe Kryterium
28.9 Bułgaria
12) Kryterium Marynarki Wojennej
uliczny 12.10 Gdynia

oraz imprezy etapowe:

1) Wyścig Pokoju
2—15.5
2) 4-etapowy Międzynarodowy (ulicz.)
15—18.5 NRF
3) Górskie Mistrzostwo Polski
31.5—1.6 Jel. Góra
4) La Route de France
8—15.6 Francja
5) Mazowsze — Mazury
29.6—6.7
6) Dookoła Austrii
4—12.7 Austria
7) Dookoła Jugosławii
3—9.8 Jugosławia
8) Dookoła Polski
10—23.9

Wyścigi wieloetapowe punktowane będą za wynik ogólny. Wymienione wyścigi punktowane będą w sposób następujący:

1-sze	miejsce	20	pkt.
2-gie	„	17	„
3-cie	„	15	„
4-te	„	13	„
5-te	„	11	„
6-te	„	10	„
7-me	„	9	„
8-me	„	8	„
9-te	„	7	„
10-te	„	6	„
11-te	„	5	„
12-te	„	4	„
13-te	„	3	„
14-te	„	1	„
15-te	„	1	„

P. Z. Kol.

Regulamin eliminacji przed XI Wyścigiem Pokoju

I. **C e l:**

Wyłonienie reprezentacji na XI Wyścig Pokoju oraz ocena stanu przygotowania czołówki szosowej do sezonu i udziału w wyścigach międzynarodowych II-go kwartału rb.

II. **Termin i miejsce:**

Wyścig rozegrany zostanie w trzech etapach:

a) 19 kwietnia dystans 12 — 130 km teren górzysty, start i meta na stadionie w Kłodzku,

b) 20 kwietnia dystans 170 — 180 km teren falisty i płaski. Start w Bardo, meta na stadionie we Wrocławiu,

c) 21 kwietnia dystans 30 km pojedynczo na czas co dwie minuty. Teren płaski — autostrada. Start i meta na autostradzie wrocławskiej.

III. **Program:**

Szczegółowy program uwzględniający trasę, godziny startu i miejsca odprawy technicznej dla kierowników klubów, podany zostanie w terminie późniejszym.

IV. **Ocena wyników:**

Zwycięzcą wyścigu zostanie zawodnik który uzyska najlepszy łączny czas za trzy etapy.

U w a g a: Do trzeciego etapu zostanie dopuszczonych ok. 30 zawodników w/g klasyfikacji po dwóch etapach. Ostateczna ilość startujących do trzeciego etapu zostanie podana przez Komisję Sędziowską po klasyfikacji łącznej z dwóch pierwszych etapów, na wniosek Komisji Sportowej P.Z. Kol.

V. **Uczestnictwo**

W eliminacji mogą startować wyłącznie zawodnicy posiadający licencję „A" na rok 1958.

VI. **Organizator.**

Okręgowy Związek Kolarski we Wrocławiu, na zlecenie Polskiego Związku Kolarskiego. Komisję Sędziowską wyznacza P.Z. Kol.

VII. **Zgłoszenia:**

Zgłoszenia do wyścigu eliminacyjnego zawodników z licencją „A" należy kierować do Wrocławskiego Okręgowego Związku Kolarskiego, Wrocław, ul. Kuźnicza 15, z odpisem do wiadomości P.Z. Kol., Warszawa, Rozbrat 26, w terminie do dnia 10 kwietnia rb. W zgłoszeniu uczestników i wozów technicznych należy podać ilość miejsc noclegowych do zarezerwowania przez organizatora na koszt zgłaszającego, przy czym zapotrzebowanie na noclegi musi być podpisane przez skarbnika lub głównego księgowego klubu. Wraz ze zgłoszeniem należy wpłacić wpisowe po zł. 30 — od zawodnika (3 etapy po zł. 10).

VIII. **Zasady finansowania:**

Organizator ponosi koszty związane z przeprowadzeniem eliminacji oraz delegacji sędziów i obserwatorów, delegowanych przez P.Z. Kol.

Zawodnicy i osoby towarzyszące uczestniczą w wyścigu na koszt klubów lub na koszt własny.

IX. **Przepisy specjalne:**

a) w pierwszym etapie wszyscy zawodnicy obowiązani są jechać w kaskach ochronnych,

b) zawodnik, który nie ukończył jednego z etapów, zostanie wycofany z dalszego udziału w wyścigu,

c) przy defekcie roweru lub gumy zawodnik może korzystać z pomocy zarówno obsługi wozu mechanicznego jak i osób postronnych, do wymiany roweru włącznie,

d) organizator zabezpiecza jeden wóz techniczny dla całości wyścigu, do dyspozycji mechaników klubowych,

e) zezwala się na udział wozów technicznych klubowych, zgłoszonych w wyżej podanym terminie,

f) kluby zgłaszające zawodników obowiązane są do dopilnowania aktualnych badań lekarskich,

g) zawodnicy obowiązani są złożyć u organizatora licencje ważne na rok 1958 (A), które zostaną im zwrócone po wyścigach i po oddaniu organizatorowi numeru startowego. Zawodnik, który nie zwróci wydanego mu numeru startowego, płaci równowartość w gotówce.

h) protesty wraz z kaucją zł. 50 przyjmuje Sędzia Główny wyścigu. W wypadku odrzucenia protestu, kaucja nie podlega zwrotowi.

Sprawy administracyjne

1. Licencje, karty wyścigowe i legitymacje.

Przypomina się, że opłata za legitymacje, karty wyścigowe i licencje w wysokości podanej w naszym komunikacie nr. 1/58 obowiązuje od dnia 31 marca rb., po tym zaś terminie pobierane będą opłaty p o d w ó j n e.

Zamówienia na licencje A i B oraz na legitymacje dla sędziów klasy I-ej kluby składają w swych Okręgach, które z kolei po zainkasowaniu opłat przesyłają zamówienia do P.Z. Kol. do realizacji. Indywidualne zgłoszenia sędziów i trenerów z pominięciem swych Okręgów, nie będą załatwiane przez biuro P.Z. Kol.

Zwraca się uwagę, że zamówienia na licencje i karty wyścigowe mogą być przyjmowane przez Okręgi tylko w tych wypadkach, o ile zawodnicy podpisali karty zgłoszeń i figurują w ewidencji Okręgów. Bez podpisanych kart zgłoszeń licencje i legitymacje wydawane nie będą.

Wszystkie pozostałe druki jak: karty wyścigowe A i B, legitymacje dla sędziów klasy II-giej i III-ciej oraz dla instruktorów, wydają Okręgowe Związki Kolarskie.

2. Dot. kart zgłoszeń (ewidencyjnych)

Przy przesyłaniu do P.Z. Kol. kart zgłoszeń zawodników i turystów Okręgi muszą zwracać uwagę czy karta jest dokładnie wypełniona, w myśl instrukcji P.Z. Kol. z dnia 10.9 1957r. podpisana przez zawodnika, klub i Okręg, czy dołączone są dwie fotografie i adnotacja o badaniu zawodnika przez lekarza, a w wypadku zmiany barw klubowych żądać zwolnienia z poprzedniego Klubu, dla dołączenia do karty zgłoszenia. Brak jakichkolwiek danych spowoduje nie potwierdzenie karty zgłoszenia przez P.Z. Kol.

3. Terminy posiedzeń Zarządu P.Z.Kol

Podaje się do wiadomości, że Zarząd Polskiego Związku Kolarskiego będzie odbywał swe posiedzenia co dwa tygodnie, natomiast częściej pracować będą Komisje.

Terminarz posiedzeń do końca bieżącego roku przedstawia się następująco:

Marzec	— 25
Kwiecień	8 i 22
Maj	6 i 20
Czerwiec	3 i 17
Lipiec	1, 15 i 29
Sierpień	12 i 26
Wrzesień	9 i 23
Październik	7 i 21
Listopad	4 i 18
Grudzień	2, 16 i 30

4. Dane dot. Członków Zarządów Okręgów.

Zarząd P.Z. Kol. prosi o nadesłanie danych dot. członków Zarządów O.Z. Kol., a więc piastowanych mandatów, danych personalnych, numerów telefonów itp., co konieczne jest w wypadku niezbędnych kontaktów. Przypomina się że członkowie Zarządów O.Z. Kol. mogą zaopatrywać się w legitymacje, które wydaje P.Z Kol. po nadesłaniu jednej fotografii i opłaty jeden złoty.

5. Uwagi dotyczące zmian statutowych

Przypominając o wybraniu przez Walne Zgromadzenie Komisji Statutowej, Zarząd P.Z. Kol. prosi Okręgi o nadsyłanie swych wniosków w sprawie zmian statutowych, celem przekazania ich Komisji Statutowej,

UPOWSZECHNIENIE ROWERU

Entuzjazmując się każdego roku przebiegiem Wyścigu Pokoju, śledząc wyniki naszych reprezentantów w wyścigach dookoła Austrii, dookoła Jugosławii lub obserwując zmagania kolarzy w Tour de Pologne — czujemy, że te i podobne im imprezy znalazły w naszej świadomości prawo obywatelstwa. Przyzwyczailiśmy się i polubiliśmy gorącą atmosfere towarzyszącą sportowej rywalizacji kolarzy, która potrafi porwać sześcioletnie dziecko, nazywające siebie „Królakiem" lub „Schurem", potrafi rozgrzać sportowe zapały młodzieńca, który marzy o laurach Coppiego i Bobeta albo wreszcie zaprząta przez długie dni myśli setek tysięcy ludzi kochających te dyscypline sportu.

Trudno uwierzyć, znając na przykład popularność kolarstwa w stolicy, by zaledwie 62 lata temu nasi dziadkowie czytali w Warszawie ogłoszenie zezwalające na jazdę po ulicach welocypedami. Ówcześni cykliści nie cieszyli się sympiatią ani przechodniów, ani woźniców, którym straszyli konie, a przede wszystkim groźnych komisarzy cyrkułów.

Mijały lata. Kolarstwo i rower przechodziły różne koleje losu. Oczywiście inne w krajach wysoko uprzemysłowionych, inne zaś w gospodarczo zacofanych. Rower stawał się popularnym, tanim i niezwykle praktycznym środkiem lokomicji, a często pomagał w wykonywaniu zowodu. Rozwijał się coraz bardziej sport kolarski, początkowo wyścigi szosowe, a następnie za wody na torze. Modna stawała się turystyka rowerowa.

Były i są kraje w których na dwukołowych rumakach jeżdżą wszyscy. Prawie nie rozstają się z nimi np. Holendrzy. Wystarczy powiedzieć, że na czterech mieszkańców ich ojczyzny przypada jeden rower, licząc już niemowlęta, starców i kaleki. Dwukołowy pojazd z nożnym napędem nie stracil na przyjaźni z człowiekiem nawet w dobie doskonałego technicznie i bardzo ekonomicznego samochodu. A tych przecież jest i w Holandii i we Francji i we Włoszech pod dostatkiem. Wbrew pozorom można śmiało zaryzykować twierdzenie, że kolarstwo w tych krajach awansowało do kategorii sportów narodowych, jest masowo uprawiane, ma olbrzymie zaplecze i może sobie pozwolić, by w każdym sezonie wydać na świat nowych Anquetilów, Rivierów, Nenoinich czy Ranuccich.

Ale równocześnie maleńka, niespełna dziewięciomilionowa Belgia potrafiła nieraz zaimponować światu, gdy jej zawodnicy zagarniali medale olimpijskie lub tytuły mistrzów naszego globu. Abyśmy i my mieli swojego Proosta, van Steenbergena lub Keteleera potrzeba nam rowerów i jeszcze raz rowerów. Talentów w Polsce nie brakuje. Nasi sportowcy stanowią dobry materiał na rasowych szosowców i specjalistów od toru. Trzeba jeszcze z pewnością unowocześnić metody szkolenia i trenerki, a kto wie może chłopcy pójdą śladami Walkowiaków i Stablińskich.



Mieszkańcy Kopenhagi w drodze do pracy



Ruch kołowy w Holandii

W okresie międzywojennym zanotowaliśmy kilka ładnych sukcesów. Po Wyzwoleniu zwyciężaliśmy w Wyścigu Pokoju i innych imprezach. Mamy jednak daleko większe ambicje, ponieważ stać nas na więcej.

Słabością polskiego kolarstwa, poważnym hamulcem w jego rozwoju są trudności sprzętowe. Każda ilość rowerów użytkowych rzucona na rynek znajduje natychmiast nabywców. Rower należy do najbardziej poszukiwanych artykułów w placówkach handlowych na wsi, jest jej mieszkańcom potrzebny i pomocny. Roweru potrzebuje robotnik i urzędnik w mieście, listonosz i milicjant, z usług roweru korzysta młodzież szkolna nie mówiąc już o zapalonych turystach, o sportowcach, których interesuje w większości sprzęt wyczynowy. Sytuacja ekonomiczna w naszym kraju wymaga ograniczeń, ale obowiązkiem działacza kolarskiego, PZKol, PTTK, GKKF i innych instytucji czy organizacji związanych ze sportem i wychowaniem młodzieży jest nieustanne staranie się o zwiększenie produkcji sprzętu i równocześnie dbałość o ten, który obecnie otrzymujemy. Sprawność organizacyjna, żywotność klubów kolarskich, sekcji turystycznych i innych tego typu placówek ma również decydujące znaczenie i jest dobrą propagandą, zdobywającą nowe rzesze zawodników, turystów i sympatyków dla pięknego, zdrowego i pożytecznego sportu — kolarstwa.

Feliks Gołębiowski

ZAPRAWA ZIMOWA

W kolarstwie wyczynowym przyjęliśmy podział całorocznego treningu na trzy okresy: przygotowawczy, główny i przejściowy.

W okresie przygotowawczym trwającym od 1 stycznia do 30 kwietnia mamy przygotować się do okresu głównego, czyli startów w wyścigach na wyższym poziomie niż w roku ubiegłym.

Obok ogólnego i specjalnego przygotowania fizycznego w tym okresie będziemy podnosili umiejętności techniczne i taktyczne oraz siłę woli. Całość okresu przygotowawczego ze względu na dużą objętość i odpowiednio wysokie natężenie pracy treningowej należy uważać za najcięższy okres treningów. Jednocześnie jest on najważniejszym w całorocznej pracy treningowej, bo decyduje o wynikach w okresie głównym.

Ze względu na charakter pracy treningowej okres przygotowawczy możemy podzielić na dwa podokresy:

I-szy podokres w czasie od 1 stycznia do 28 lutego;

II-gi podokres od 1 marca do 30 kwietnia.

Pierwszy podokres charakteryzuje się intensywną pracą nad zdobyciem wszechstronnej kondycji przy pomocy gimnastyki i sportów pomocniczych. W okresie tym stosujemy przyrządy specjalne na wzmocnienie kończyn dolnych. Podokres ten zwykliśmy nazywać zaprawą zimową.

Głównym zadaniem zaprawy zimowej dla kolarzy będzie dalsze kształcenie cech wymaganych od kolarza wyczynowca. A więc: siły, wytrzymałości, szybkości, szybkości wytrzymałościowej specjalnej oraz techniki i działania sprzętem, taktyki indywidualnej i zespołowej, szybkości reagowania na atak i obronę, siły woli, odwagi i świadomej karności.

ŚRODKI

1. Gimnastyka podstawowa i specjalna.
2. Gry sportowe oraz zabawy.
3. Biegi przełajowe lekkoatletyczne lub biegi narciarskie.
4. Piłka rowerowa.
5. Rolki kolarskie.
6. Kolarski trening terenowy.

Omówienie:

Gimnastyka podstawowa ma za zadanie dokonywania korekty wad ogólno-rozwojowych przez kształtowanie kośćca, mięśni i systemu nerwowego. W toku lekcyjnym winna być przewaga ćwiczeń o charakterze koordynacji ruchów asymetrycznych i złożonych. Ćwiczenia zwinnościowe, równoważne i siłowe. W gimnastyce specjalnej należy uwzględnić te ćwiczenia, które wyrabiają odwagę, szybkość, siłę nóg. Z przyrządów pomocniczych należy stosować piłki lekarskie (od lekkich do ciężkich), skakanki, sztangę z odważnikami (w prowadnicy dla podnoszenia nogami). Jako formy wypoczynkowe, należy stosować gry sportowe — zwłaszcza po ćwiczeniach o dużym natężeniu pracy.

Biegi przełajowe la. najlepiej przeprowadzać na powietrzu. Śnieg nie powinien być żadną przeszkodą jeżeli mamy w zakończeniu treningu możliwość dobiegnięcia do szatni, w której moglibyśmy się przebrać i wysuszyć. Tempo biegów w pierwszych dniach powinno być średnie i odbywać się na małych odcinkach — 100—200 mtr. przeplatane truchtem wypoczynkowym. Stopniowo odcinki tempowe należy powiększać w dystansie i szybkości — odpowiednio zwiększać odcinki wypoczynkowe. Dystans w styczniu powinniśmy rozpoczynać od ca 3 km. tj. łącznie 1 km tempa i 2 km truchtem. W końcu lutego około 3 km tempa i 2 km truchtem. Całość zaprawy biegowej powinna być poprzedzona ogólną rozgrzewką w truchcie około 10 min.

Piłka rowerowa jest wspaniałym sportem uzupełniającym dla kolarza wyczynowego w okresie zaprawy zimowej. Kształtuje przede wszystkim technikę jazdy na rowerze i wyrabia zmysł taktyczny. Piłka rowerowa daje duże możliwości wyżycia się młodym i starym. Przepisy gry są zawarte w regulaminie P.Z.Kol.

Rolki kolarskie. Trenując na rolkach poprawimy przede wszystkim technikę jazdy, uzyskamy lepszą koordynację o kształtowanie nawyków ruchowych oraz częściową korektę pozycji kolarza na rowerze. Sam trening powinien trwać 5—10 min., łącznie, tempem szybkim i tempem wypoczynkowym. Np. rozpoczynamy minutę wolno następnie 30 sekund szybko. Na zmianę itd.

Przełaje rowerowe. Obok gimnastyki, treningi przełajowe na rowerze odgrywają decydującą rolę w zimowej zaprawie kolarza. Treningi przełajowe rowerowe, mogą w dużym stopniu zastąpić zaprawę gimnastyczną na sali. Już przez samo to, że odbywają się na różnorodnym terenie z przeszkodami naturalnymi lub sztucznymi, wyrabiają zręczność polegającą na użyciu właściwych mięśni o właściwym natężeniu i we właściwym czasie. Wyrabiają szybkość reagowania na podnięty zewnętrzne. Wyrabiają zaradność i umiejętność przystosowania się do terenu. Wyrabiają ogólną odporność i opanowanie sztuki jazdy. Są tą dziedziną, gdzie kolarz zdobywa technikę i taktykę. Ilość i jakość przerobionych treningów przełajowych w okresie zaprawy zimowej, niewątpliwie będzie miała decydujący wpływ na zdobycie ogólnej i kolarskiej sprawności oraz wpływ na jakość treningów w drugim podokresie przygotowawczym — specjalizacji.

Trening przełajowy rozpoczynamy dystansem około 10 km przeplatanym biegiem pieszym — wypoczynkowym, lecz rozgrzewającym. Dystans maksymalny 25 km.

TRENINGI WIOSENNE

Pełne wykorzystanie pierwszego podokresu przygotowawczego, przeznaczonego na kondycję i sprawność ogólną, mamy już za sobą. Od pierwszego marca do pierwszego maja rozpoczynamy drugi podokres, którego zadaniem jest praca nad specjalizacją. Pod koniec tego podokresu powinniśmy osiągnąć formę wyczynową, upoważniającą nas do startu w wyścigach.

Częstym błędem w tym podokresie jest zbyt nagłe przejście z kondycji ogólnej na treningi wyczynowe o dużym natężeniu. U niektórych zawodników, a zwłaszcza tych, co nie wykorzystali okresu zaprawy zimowej, może szybko nastąpić przemęczenie a nawet przetrenowanie. Dlatego ważnym będzie zadanie zawodnika czy instruktora: skrupulatne przestrzeganie stopnia szybkości i ilości ćwiczeń oraz ich natężenia w treningach. Najlepszym zakończeniem okresu ogólnej kondycji i wprowadzeniem do treningów szosowych są treningi i wyścigi przełajowe. **Tajemnica przyszłych zwycięstw, to dobrze przeprowadzona zaprawa zimowa, z jej najwyższym natężeniem zakończonym udziałem w wyścigach przełajowych.**

W treningach wiosennych (marzec — kwiecień) należy stosować różnorodność metod i ćwiczeń, lecz tak dobranych by budowanie formy wyczynowej kształtowało i podnosiło równomiernie wszystkie cechy psycho-fizyczne wymagane u zawodnika.

Nim rozpoczniemy treningi w grupie, zawodnik powinien odbyć kilka spokojnych, jazd indywidualnych przeprowadzonych metodą równomierną, mających na celu kształtowanie nawyków ruchowych oraz opanowanie dystansu, w granicach 50, 80 km (małe obroty). Następne treningi indywidualne winny charakteryzować się również wolnym tempem, do 20 km. na godzinę z tym, że co 2 czy 3 km. na całej trasie następują krótkie (20 — 30 mtr) szybkie zarwania, zgodnie z założeniem planowym. Ten rodzaj treningu nazwiemy interwałem zrywowym.

Interwał zrywowy ma na celu kształtowanie szybkości zrywowej, daje podstawy do szkolenia ćwiczeń ataku i obrony w treningu grupowym. Zwiększenię częstotliwości zrywów i prze-

dłużenie ich do odcinków 200-metrowych podnosi jednocześnie szybkość i wytrzymałość, co w rezultacie buduje szybkość wytrzymałościową zdobywaną w sposób jak najbardziej ekonomiczny.

Po przeprowadzeniu kilku jazd i 3 — 4 treningów zrywowych, zawodnik jest zdolny do udziału w treningach grupowych.

* * *

Zestawienie podstawowych zasad szkolenia w przeprowadzaniu treningów kolarskich.

Zasady nauczania:

1) poglądowości
2) stopniowania trudności
3) nauczania
4) utrwalania
5) doskonalenia
6) dodawania elementów nowych
7) łączenia w innym układzie
8) podział zawodników na grupy wg stopnia zaawansowania i specjalizacji.

4-ro częściowy tok treningu

1) część wprowadzająca — odprawa
2) część przygotowawcza — rozkręcanie — rozgrzewka
3) część główna — realizacja tematu głównego
4) końcowa — uspokojenie organizmu i omówienie.

Konspekt oparty na podziale 4-ro częściowym musi być szczegółowo rozpracowany. Wskaźniki kilometrażu i czas instruktor powinien mieć umieszczone na motorze, którym przeprowadza trening.

Podstawowe cechy, które należy szkolić u kolarzy.

1) wytrzymałość,
2) szybkość,
3) szybkość wytrzymałościową,
4) technikę jazdy i działania sprzętem,
5) taktykę indywidualną i zespołową,
6) szybkość reagowania na atak i obronę,
7) siłę woli i świadomą karność.

Metody przeprowadzania treningów

1) równomierna,
2) zmienna,
3) interwałowa,
4) kontrolna,

Szyki

1) rząd,
2) wachlarz,
3) dwurząd,
4) rozstawny,
5) rojem.

Ćwiczenia

1) Formowanie szyków.
2) Oddawanie i przyjmowanie zmian do tyłu w różnych szykach.
3) Zmiany od tyłu z przyśpieszeniem.
4) Zmiany od tyłu z atakiem i kontratakiem kolumny zwartej.
5) Przechodzenia z grupy do grupy pojedyńczo, dwójkami, grudami.
6) Zmiany od tyłu do przodu z przyśpieszeniem w szyku rozstawnym.
7) Pojedyńcza jazda obok wachlarza.
8) Ćwiczenia ataku, pojedyńczo, dwójkami, grupami.
9) Ćwiczenia finiszu, pojedyńczo, dwójkami, grupami.
10) Jazdy po linii prostej z oglądaniem się i zarwaniami.
11) Ćwiczenia podjazdów i zjazdów w górach.

Zygmunt Wisznicki

Produkcja sprzętu rowerowego

Poważną przeszkodą, która w znacznym stopniu hamuje właściwy rozwój kolarstwa, jest brak sprzętu kolarskiego i części rowerowych. Zapotrzebowanie rynku jest wielokrotnie wyższe niż podaż i dlatego musimy całą uwagę skoncentrować na załatwienie tego palącego zagadnienia.

Wstępne kroki zostały przez Zarząd Polskiego Związku Kolarskiego poczynione, przez zorganizowanie w końcu ubiegłego roku w Warszawie konferencji z udziałem przedstawicieli: Zjednoczonych Zakładów Rowerowych, Ministerstwa Handlu Zagranicznego, Motoimportu, GKKF, Centralnego Zarządu Przemysłu Gumowego, „Stomil”, Izby Rzemieślniczej, Centralnego Związku Spółdzielczości Pracy, Zarządu Sprzętu Sportowego GKKF, PPiS i PZKol. Nieobecny był na konferencji przedstawiciel Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, tak ważnego resortu jeśli chodzi o zagadnienie produkcji sprzętu kolarskiego.

W treściwym referacie V-Prezes PZKol Zygmunt Wisznicki, nawiązując do odpowiednich paragrafów Statutu PZKol i omawiając cel działania Polskiego Związku Kolarskiego podkreślił, że w trosce o zabezpieczenie potrzebnej ilości sprzętu wyczynowego i turystycznego Związek w ciągu 10 lat odbył cały szereg konferencji z Dyrekcją Zjednoczonych Zakładów Rowerowych w Bydgoszczy jak i w Warszawie, przedstawiając istniejącą sytuację na odcinku produkcji sprzętu rowerowego, która jest katastrofalna i grozi zahamowaniem rozwoju kolarstwa polskiego. Obecna zdolność produkcyjna Zjedn. Zakładów Rowerowych nie pokrywa nawet ubytku sprzętu na skutek zużycia, sprzętu specjalnego jak tandemy i rowery do piłki rowerowej, których dotąd się w ogóle nie produkuje, natomiast jeśli chodzi o kolarstwo torowe, które powinno być dochodowe, to otrzymało ono od ZZR zaledwie kilka rowerów na przestrzeni 10 lat, a ściślej, od powstania Zjednoczonych Zakładów Rowerowych.

V-Prezes Wisznicki dla przykładu podał, że przed wojną oprócz państwowej produkcji kompletnych rowerów „Łucznik” dla użytku wyczynowców i turystów, istniało kilkadziesiąt fabryk i warsztatów produkujących części i ramy rowerowe, przy czym w roku 1938 podaż dzienna rowerów wyścigowych wynosiła 500 sztuk i całkowicie zaspakajała potrzeby rynku. Natomiast plan produkcji rowerów na rok 1958 przez ZZR przewiduje 4000 sztuk, na rok 1959 — 5000 sztuk i na rok 1960 — 15.000 sztuk, o ile oczywiście nie zawiodą inne resorty współpracujące z ZZR. Jeśli chodzi o cyfrę produkcji na rok 1958, to pokrywa ona zaledwie zapotrzebowanie tylko jednych Ludowych Zespołów Sportowych. Przedwojenny Przemysł Rowerowy stosował odpowiednią politykę w produkcji, a więc sprowadzał z zagranicy przede wszystkim części wysokiej jakości, produkując w kraju ramy i montując rowery.

W chwili obecnej, posiadamy zaledwie 10.000 zawodników uprawiających czynnie kolarstwo i taką ilość turystów, są to ci szczęśliwcy, którym udało się zdobyć rower, o powiększeniu tej ilości nie ma w tej chwili mowy, z uwagi na brak sprzętu. Ilość kolarzy wyczynowych utrzymuje się dotąd jedynie dzięki rowerom importowanym, które ilościowo przewyższają produkcję krajową i dlatego decyzja o rezygnacji z rowerów importowanych jest prawdziwą katastrofą dla polskiego kolarstwa.

Referent zapytał, dlaczego tak się dzieje, że np. w przemyśle samochodowym widać pewną inicjatywę przygotowania się do samodzielnej produkcji samochodów na terenie różnych fabryk rozsianych po kraju, natomiast jeśli chodzi o sprzęt kolarski, to istnieje wyłączność produkcji przez ZZR, a nie uruchamia się np. fabryki w Radomiu i innych miastach, posiadających potrzebne maszyny i personel. Dlaczego przemysł gumowy nie potrafi wyprodukować właściwej gumy wyścigowej, kiedy gumy przedwojenne „Stomil” swą jakością nie ustępowały gumom zagranicznym?

W zakończeniu, V-Prezes Wisznicki skierował apel do odpowiednich resortów, a w szczególności do Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, od którego podobno zależna jest produkcja, o przezwy-

ciężenie trudności hamujących produkcję sprzętu kolarskiego wyścigowego i turystycznego. Polski Związek Kolarski na podstawie spostrzeżeń i wypowiedzi stwierdza, że ramy polskiej produkcji typu „Huragan" na renoldach, przewyższają wytrzymałością i nośnością ramy importowane „Hellyet", dlatego też, ambicją produkcji krajowej powinno być wyekwipowanie drużyny na XI Wyścig Pokoju w ramy polskiej produkcji.

Następny mówca, Wacław Fajge, Dyrektor Zjednoczonych Zakładów Rowerowych, zgodził się całkowicie z zarzutami Polskiego Związku Kolarskiego o niedostatecznej produkcji rowerów w stosunku do zapotrzebowania, zaznaczył jednak, że na przeszkodzie stoi brak parku maszynowego, mała przestrzeń Zakładów oraz brak niektórych surowców, np. łączników do ram. Przewidywana rozbudowa Zakładów pozwoli na usunięcie braków do końca planu 5-letniego. Stwierdził następnie, że w roku 1957 wyprodukowano w Zakładach 300.000 rowerów turystycznych oraz skromną ilość rowerów wyścigowych typu „Huragan". Dyrektor Fajge oświadczył, że ZZR gotowe są przekazać Spółdzielniom i Rzemiosłu do produkcji niektóre części rowerowe, udostępniając dokumentację oraz surowce, co pozwoli zwiększyć produkcję rowerów.

Odnośnie produkcji sprzętu torowego, dyr. Fajge podkreślił trudności w tym kierunku, ponieważ wiąże się to z uruchomieniem specjalnego, nowego działu, a sprowadzenie koniecznych maszyn napotyka na trudności, gdyż maszyny te można zakupić tylko w strefie dolarowej. Rowery dla członków drużyny na XI Wyścig Pokoju ZZR przygotują wysokiej jakości. Dyrektor Fajge zwrócił się do przedstawiciela „Motoimportu" z prośbą o umożliwienie ZZR zakupu 600 sztuk siodełek marki „Brooks". W obecnej chwili Zakłady produkują nowy typ roweru turystycznego męski i damski, typu czeskiego, przy czym Zakłady wytwarzają wszystkie części do rowerów turystycznych, z wyjątkiem gum.

Przedstawiciel „Motoimportu" p. Gromek zaznajomił zebranych ze sprawą importu rowerów. Na specjalny typ rowerów „Motoimport" nie nastawia się, lecz kupuje możliwie wszystko, co jest do kupienia za granicą na dogodnych warunkach. Ostatnio zakupiono we Francji 12.000 rowerów turystycznych tylko dlatego, że zaoferowano bardzo korzystne warunki.

Odpowiadając dyr. Fajgemu, w sprawie zakupu siodeł marki „Brooks" wyjaśnił, że brak dewiz nie pozwala na zakup części rowerowych, a zakup rowerów jest ściśle związany z limitem finansowym.

Przedstawiciel „Stomil" p. Stadnowski podał do wiadomości, że fabryka od niedawna zaczęła produkcję gum wyścigowych. Nakreślony na rok 1957 plan produkcji 30.000 gum nie zostanie wykonany, na skutek braku tkanin, tj. specjalnej bawełny. Na poprawę sytuacji na tym odcinku w roku 1958 nie należy liczyć, z uwagi na brak surowca, o którym mowa wyżej.

V-Przewodniczący GKKF Michał Jekiel uznał konferencję za bardzo ważną i podkreślił rolę Polskiego Związku Kolarskiego w świetle oddziaływania na produkcję oraz na rozdział rowerów i gum wyścigowych, lecz tylko w formie dezyderatów. O potrzebie zwiększenia produkcji oraz imporcie rowerów i części nie należy wiele mówić, gdyż każda ilość na pewno będzie wchłonięta przez rynek. V-Przewodniczący Jekiel zauważył, że import jest przypadkowy, w odniesieniu do sprzętu kolarskiego. Podkreślił konieczność importu części zapasowych do rowerów wyścigowych, nawet kosztem sprowadzania kompletnego roweru. Wysnuął także wniosek, aby ilość i jakość importowanych rowerów i części była ściśle uzgadniana z Polskim Związkiem Kolarskim. Jeśli idzie o produkcję krajową, to również i na tym odcinku powinna być ścisła współpraca z PZKol. Następnie V-Przewodniczący Jekiel zaproponował, aby w następstwie konferencji, jako jej dalszy ciąg, zwoływać podobne w mniejszym gronie, gdyż jak wynikało z dyskusji, można wiele spraw na tym odcinku uregulować. Podkreślił ważną rolę rzemiosła w produkcji części zamiennych jak i remontów. Następnie oświadczył, że Główny Komitet Kultury Fizycznej przygotowuje dezyderat w sprawie sprzętu sportowego, a w szczególności cen na rowery wyścigowe, które są obecnie stanowczo za wysokie.

Podsumowując dyskusję Prezes PZKol. Gołębiowski stwierdził, że narada dała pewne wyniki, jednak widzi w dalszym ciągu trudności na odcinku sprzętu. Poprosił „Motoimport", spółdzielczość i rzemiosło o stały kontakt ze Związkiem. Wysunął wniosek, aby cena roweru wyścigowego nie przekraczała 1.500—1.700 zł. Zwrócił uwagę na konieczność uzgadniania z PZKol. rozdzielnika rowerów na poszczególne województwa. Podkreślił konieczność produkcji rowerów torowych.

Ostatnio, jako dalszy ciąg tej narady odbyła się 30 stycznia 1958 roku w siedzibie Centralnego Zarządu Handlu Artykułami Użytku Kulturalnego w Łodzi, jeszcze jedna konferencja, w której udział wzięli przedstawiciele Izb Rzemieślniczych i przedstawiciele PZ Kol. Na wspomnianej naradzie ustalono już konkretne szczegóły, a więc:

1) CZHAUK przekaże w najbliższym czasie bezpośrednio do Cechu Rzemiosł Metalowych specyfikację części, które zdaniem CZHAUK powinny być produkowane przez rzemiosło. Specyfikacja zostanie uzgodniona z ZZR w Bydgoszczy.

2) W oparciu o wspomnianą specyfikację Cech Rzemiosł Metalowych starać się będzie przy poparciu Polskiego Związku Kolarskiego o przydział potrzebnego surowca.

3) Po zawiadomieniu przez Cech Rzemiosł Metalowych o możliwościach produkcyjnych, zostaną uzgodnione z CZ HAUK zasady zakupu tych części od rzemiosła. Zakup odbywać się będzie w oparciu o zamówienia WPHAUK.

Poza tym, Dyrekcja CZHAUK zwróciła się do przedstawicieli Izby Rzemieślniczej o podjęcie przez rzemiosło produkcji rowerów z tym, że CZHAUK mógłby podjąć się dostawy niektórych elemtntów i części. W sprawie tej Izba Rzemieślnicza wypowie się po rozważeniu zagadnienia.

Ze sprawozdania Dyrekcji CZHAUK wynika, że w roku 1957 zostało rozprowadzonych 10.000 rowerów wyścigowych i 20.000 półwyścigowych, natomiast na rok 1958 przewidziano do rozprowadzenia 5.000 rower w wyścigowych i 35 000 półwyścigowych, co powinno zaspokoić potrzeby kolarstwa.

REKORDY TOROWE

REKORDY ŚWIATA AMATORÓW NA TORACH OTWARTYCH
ze startu zatrzymanego, bez prowadzenia

1 km.	1 m. 9,2 s.	5.IX.56	L. Faggin	(Włochy)	Mediolan
5 „	6 m. 15,2 s.	5.IX.56	L. Faggin	(Włochy)	„
10 „	12 m. 37.6 s.	5.IX.56	L. Faggin	(Włochy)	„
20 „	25 m. 20 s.	29.X. 56	E. Baldini	(Włochy)	„
100 „	2 g. 25 m. 58,6 s.	29.X. 56	G. Zuchetti	(Włochy)	„
1 godz.	46 km. 393 m.	19.IX.56	E. Baldini	(Włochy)	„

ZAWODOWCÓW

1 km.	1 m. 8,6 s.	26.X. 52	R. Harris	(Anglia)	Mediolan
5 „	6 m. 8,8 s.	8.IX.56	R. Strehler	(Szwajcaria)	„
10 „	12 m. 31,8 s.	18.IX.57	R. Riviere	(Francja)	„
20 „	25 m. 15 s.	18.IX.57	R. Riviere	(Francja)	„
1 godz.	46 km. 923 m.	18.IX.57	R. Riviere	(Francja)	„

ZE STARTU LOTNEGO — AMATORÓW

200 m.	11 s.	9.IX. 55	A. Van Vliet	(Holandia)	Kopenhaga
500 m.	28,8 s.	29.VIII.55	M. Morettini	(Włochy)	Mediolan
1 km.	1 m. 3,6 s.	5.IX. 56	M. Morettini	(Włochy)	Mediolan

ZAWODOWCÓW

200 m.	11,2 s.	6.XII. 56	R. Ploog	(Australia)	Melbourne
500 m.	29,8 s.	29.VIII.56	V. Gasparelle	(Włochy)	Mediolan
1 km.	1 m. 3,8 s.	5.IX. 56	G. Chiesa	(Włochy)	Mediolan

REKORDY ŚWIATA ZA PROWADZENIEM DUŻYCH MOTORÓW
(odległość rolki 40 cm.)

100 km	1 g. 3 m. 40 s.	24.X. 55	W. Lohmann	(Niemcy)	Wuppertal
1 godz.	94 km. 016 m.	24.X. 55	W. Lohmann	(Niemcy)	„

REKORDY ŚWIATA ZA PROWADZENIEM MAŁYCH MOTORÓW

100 km.	1 g. 33 m. 26,2 s.	10.IX.55	H. Damasse	(Francja)	Montlhery
1 godz.	72 km. 105 m.	19.IX.56	H. Damasse	(Francja)	„

Tabela rekordów Polski

Start lotny

200 m —	11,5 s —	Z. Zając	2.VI 56	Kraków
300 m —	18,8 s —	H. Szamota	14.VIII 30	Warszawa
400 m —	25,2 s —	H. Szamota	12.VIII 30	Warszawa
500 m —	31,6 s —	H. Szamota	14.VIII 30	Warszawa
1 000 m	1 m 09,2 s —	J. Grundman	12.VII 56	Łódź

Start z miejsca

200 m —	16,2 s —	Z. Zając	24.VI 55	Szczecin
500 m —	37,1 s —	J. Kupczak	12.VII 51	Kraków
1 km —	1 m 12,6 s —	J. Grundman	25.VIII 57	Kraków
2 km —	2 m 40,6 s —	L. Józefowicz	26.VII 57	Łódź
3 km —	4 m 10,5 s —	J. Bek	31.V 47	Szczecin
4 km —	5 m 17,0 s —	J. Bek	29.VII 56	Kraków
5 km —	6 m 55,4 s —	J. Bek	28.VIII 55	Łódź
10 km —	14 m 24,8 s —	K. Jamroz	25.IX 55	Kalisz
20 km —	29 m 10,5 s —	T. Sałyga	30.VII 50	Kraków
50 km —	1 g 14 m 8 s —	T. Sałyga	30.VII 50	Kraków
100 km —	2 g 43 m 52 s —	T. Sałyga	14.VII 51	Kraków
1 godz.	41 km 160 m	T. Sałyga	30.VII 50	Kraków
4 000 m	4 m 56,0 s —	Bek, Biedroń, Borucz, Mąkowski	25.VIII 57 rep. Polski	Kraków

PRZED 50 LATY

Piotr Tkaczyk (WTC) nasz najszybszy kolarz zdobył torowe Mistrzostwo Dynasów oraz został mistrzem Rosji.



Włodzimierz Kietliński (WTC) doskonały sprinter na torze wygrał Mistrzostwo Królestwa Polskiego na szosie na dystansie 100 wiorst przed znanym szosowcem St. Gronczewskim.



Ellegard (Dania) zdobył tytuł torowego mistrza świata.



Meredith (Anglia) wygrał szosowe Mistrzostwo Świata amatorów.



F. Ryser (Niemcy) zdobył Mistrzostwo Świata za prowadzeniem motorów.



Petit Breton (Francja) zdobył pierwsze miejsce w wyścigu Dookoła Francji 4488 km, przy przeciętnej szybkości 28 km 740 m na godz.

PRZED 25 LATY

Michał Korsak-Zaleski (WTC) wygrał szosowe Mistrzostwo Polski na dystansie 156 km w czasie 5 godz. 17 min. 43 sek.



Eugeniusz Michalak (Legia) zdobył tytuł Mistrza Polski na przełaj.



Jaskólski (ŁKS-Łódź) zajął pierwsze miejsce w wyścigu „Do Morza Polskiego".



Jerzy Lipiński zwyciężył w III Wyścigu Dookoła Polski na dystansie 1772 km.



Speicher (Francja) wygrał wyścig Dookoła Francji na dystansie 4395 km, przeciętna 29 km 697 m, zdobywając również tytuł szosowego mistrza świata zawodowców.



J. Scherens (Belgia) wygrał Mistrzostwo Świata na torze.



Lacquehay (Francja) zdobył Mistrzostwo Świata za prowadzeniem motorów.



Egli (Szwajcaria) zdobył szosowe Mistrzostwo Świata amatorów.



Nowoczesne wyposażenie torów

Spotkania kolarzy z zagranicą choć nie zawsze przynoszą pożądane wyniki sportowe, dla celów szkoleniowych i nabrania rutyny są wprost nieocenione i nieodzowne.

Nie zawsze jednak z tych kontaktów wyciągamy wszystkie korzyści. O ile każdy start zawodników analizowany jest pod kątem wyciągnięcia wniosków ze sposobu przygotowania i z osiągniętych wyników aby następnie poprawić system szkoleniowo-treningowy i uzyskać bardziej korzystne osiągnięcia, o tyle na sprawy organizacyjne imprez kolarskich za granicą bardzo małą zwracamy uwagę.

Jeżeli już coś niecoś zaobserwujemy pod względem sposobu organizacji wyścigów — atrakcyjnego, to jednak nie staramy się o zastosowanie tego choćby w zbliżonej formie w organizacji imprez w kraju.

Szczególnie dotyczy to organizacji imprez na torze, choć i z wyścigami szosowymi jest nie wiele lepiej.

W wyniku nie zwracania uwagi na postęp organizacyjny można bez żadnej przesady postawić twierdzenie, że organizacja torowych wyścigów u nas w kraju stoi nadal na bardzo niskim poziomie i jest przeprowadzana w sposób tak prymitywny jaki mógł być tolerowany w latach 1925—35.

Dlatego też uważam za celowe zobowiązać nasze ekipy wyjeżdżające za granicę aby oprócz wyników sportowych przywoziły inne spostrzeżenia dotyczące kolarstwa i pozwalające na ciągłe podnoszenie poziomu kolarstwa polskiego w każdej jego formie.

Wychodząc z tego założenia pozwolę sobie podać kilka uwag zanotowanych na torze w Hellerrup koło Kopenhagi w czasie Mistrzostw Świata w 1956 roku a dotyczących wyposażenia stadionu.

Na wstępie warto ku uwadze naszych architektów podać, że tamtejszy stadion kolarski jest budowlą bardzo zwartą o przyjemnej zewnętrznej elewacji i mimo, że jest położony w śródmieściu nie szpeci całości wyglądu ulicy.

Cała zabudowa stadionu mieści się na prostokącie o wymiarach około 150 na 80 metrów, którego dwa sąsiednie boki stanowią fragmenty zabudowy ulic.

Nawierzchnia toru długości 370 m do złudzenia przypomina nawierzchnię byłego toru W.T.C. w Warszawie na Dynasach (który to przez byłe władze nie mógł być tolerowany jako „szpecący miasto welodrom").

Wokół toru znajdunje się widownia na okolo 10.000 miejsc i kasy totalizatora. Większość miejsc szczególnie wzdłuż obu prostych jest pod dachem.

Pod trybunami mieszczą się kawiarnia, restauracja, parking na rowery widzów oraz inne pomieszczenia gospodarcze.

Kabiny dla zawodników znajdują się na środku stadionu w budynku opuszczonym poniżej powierzchni boiska tak, że nad poziom boiska budynek wystaje około 1,5 metra. Budynek zajmuje połowę powierzchni boiska od strony ostatniego wirażu (naturalnie z odpowiednim oddaleniem od nawierzchni toru — ca 10 m). Mieści on w sobie oprócz kabin dla zawodników, łaźnię, natryski, pokoje lekarskie, pokoje do masażu, pokoje wyposażone w „rolki" do przeprowadzania rozgrzewki przed startem, małą kawiarnię na około 40 osób z odpowiednim zapleczem, pokoje dla prasy i radia oraz administracji stadionu.

Instalacja sprężonego powietrza (sprężarka, zbiornik z odpowiednią ilością przewodów) dostarcza zawodnikom do kabin powietrze pod ciśnieniem potrzebne do napełniania dętek.

Na środku stadionu ustawiona jest wieża z lekkiej konstrukcji stalowej o wysokości około 6 m. Wieża ta na szczycie posiada instalację świetlną do podawania — na cztery strony stadionu — ilości minut lub okrążeń jaką zawodnicy mają do przebycia a nieco niżej świetlnych numerów zawodników startujących w danym wyścigu lub zajmujących kolejne miejsca.

Na linii mety w odległości 5-ciu metrów od wewnętrznej krawędzi toru ustawiona jest „szklana kabina" dla komisji sędziowskiej, z podłogą podniesioną 1 metr ponad powierzchnię boiska.

Kabina sędziowska wyposażona jest w chronometry i kamerę filmową połączoną z fotokomórką, której smugi świetlne pokrywają się z linią ostatniej 200-metrówki i z linią mety. Kamera filmowa posiada urządzenie do natychmiastowego wywołania, utrwalenia i wyświetlenia filmu, tak, że w 60 sekund po przejechaniu zawodników przez metę można obejrzeć wyświetlone zdjęcie o ile zachodzi trudność w ustaleniu kolejności zawodników.

Na początku ostatniego wirażu, na wieży betonowej umieszczona jest duża tarcza chronometru również połączonego z fotokomórkami, widoczna z każdego miejsca na widowni. Zegar ten informuje zebraną publiczność o uzyskanym czasie przez pierwszego zawodnika w danym wyścigu.

W wyścigach na czas — próby bicia rekordów, wyścigi z dwóch startów — na torze do linii obwodowej układane są co 5 metrów klocki — o wymiarach 5 × 5 × 30 cm z gumy porowatej (gąbka gumowa).

Bardzo ciekawe i widowiskowe urządzenie świetlne jest zainstalowane do rozgrywania wyścigów z dwóch startów na dochodzenie.

Na przeciwległych prostych na liniach met poszczególnych zawodników w odległości 2 metrów od krawędzi toru na boisku ustawione są 2,5 metrowej wysokości latarnie posiadające po dwie lampy kolorowe. Jedna lampa koloru zielonego druga czerwonego.

Starterzy ustawieni na miejscach startów odpowiednich dla danego dystansu posiadają chorągiewki startowe — jeden zieloną a drugi czerwoną. Zawodnikowi który startuje przy chorągiewce np. zielonej będą później zapalane lampy koloru zielonego. Uwaga własna — atrakcyjność wyścigu zyskałaby znacznie, gdyby zawodnicy obowiązani byli startować w koszulkach jeden w zielonej drugi w czerwonej.

Stolik sędziowski w tym wyścigu ulokowany jest na zewnętrznej stronie toru na ostatniej prostej na linii met obu zawodników.

Jeden z sędziów obserwuje jazdę zawodnika np. zielonego i ma klucz (włącznik) do zapalania lamp zielonych po obu stronach toru jednocześnie a drugi ma włącznik do zapalania lamp czerwonych.

Różnice w czasie i kolejności zapalania się lamp odmiennych kolorów wskazują widzom, który zawodnik prowadzi wyścig i z jaką przewagą lampy są zapalane w chwili, gdy zawodnik przejeżdża linię mety na jednej lub drugiej prostej.

Instalacja ta jest szczególnie atrakcyjna dla widzów siedzących nad wirażami, którzy sami wzrokowo nie są w stanie ustalić, który z zawodników ma przewagę.

Dzieląc się w dużym skrócie tymi spostrzeżeniami, wnoszę jednocześnie apel do gospodarzy torów i organizatorów torowych wyścigów kolarskich, aby zechcieli wykorzystać je dla podniesienia widowiskowości tych wyścigów i podniesienia dokładności pracy komisji sędziowskich. Jestem pewien, że koszt i trud bardzo się opłaci, gdyż na pewno zwiększy dochodowość imprez i podniesie poziom ich organizacji.

FELIKS BRYMAS

Turyści na start!

ROZPOCZYNAMY SEZON

Najstarsze tradycje turystyki kolarskiej posiada Polski Związek Kolarski, który doceniając znaczenie społeczno-wychowawcze ruchu turystycznego oraz pragnąc mu zapewnić należytą i fachową opiekę powołał przy Zarządzie Związku Komisję Turystyki Kolarskiej.

Celem działalności Komisji jest propagowanie turystyki rowerowej jako formy atrakcyjnego wypoczynku oraz popularyzowanie i rozwijanie zainteresowań krajoznawczych wśród członków Związku i turystów niestowarzyszonych poprzez organizowanie specjalnych konkursów turystyczno-krajoznawczych ,raidów i zlotów regionalnych.

Komisja będzie realizować i propagować głównie te formy turystyki które pozwolą bliżej poznać nam piękny i ciekawy kraj, jego historię, kulturę i środowisko geograficzno-gospodarcze.

O wartościach turystyki kolarskiej świadczy i to, że wielu młodych turystów po przejściu turystycznej zaprawy kolarskiej może próbować swoich sił w sporcie wyczynowym. Sławni kolarze zanim zdobyli zwycięskie laury i sławę, uprawiali turystykę kolarską i nawet w okresie najwspanialszych wyczynów nie rozstawali się z rowerem turystycznym.

ODZNAKA TURYSTYKI KOLARSKIEJ

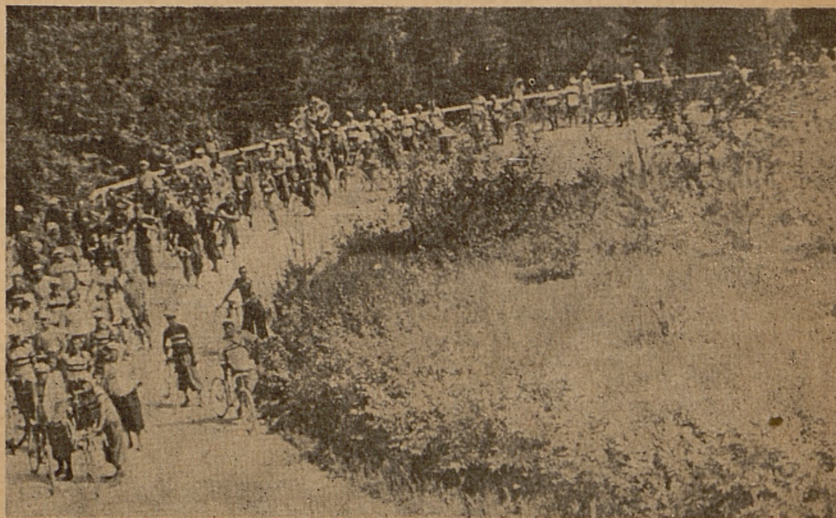
W roku 1958 Komisja Turystyki Kolarskiej wprowadziła dla kolarzy turystów specjalną Odznakę Turystyki Kolarskiej, którą może uzyskać każdy kolarz uprawiający turystykę, tak zrzeszony jak i niezrzeszony.

Odznaka Turystyki Kolarskiej jest czterostopniowa: brązowa, srebrna, złota i duża złota.

Odznakę danego stopnia uzyskuje się wówczas, jeśli suma punktów wszystkich odbytych, protokółowanych i zweryfikowanych wycieczek równa się przewidzianej normie lub ją przewyższa.

Dla odznaki brązowej norma wynosi — 120 pkt (6—8 wycieczek), dla odznaki srebrnej — 400 pkt. (20—27 wycieczek lub dni wędrowania), dla stopnia złotego — 700 pkt. (35—45 wycieczek lub dni wędrowania). Odznakę dużą złotą uzyskuje kolarz turysta po powtórnym uzysakniu warunków do odznaki stopnia złotego.

Zasady punktacji przewidują: że każdy dzień wędrowania na rowerze po terenach województw: białostockiego, lubelskiego ,rzeszowskiego, szczecińskiego, koszalińskiego, zielonogórskiego i opolskiego — 20 pkt, za każdy dzień wędrowania po terenach pozostałych województw i poza granicami kraju — 15 pkt., za udział w centralnej imprezie okręgowej (zlot, raid) — 25 pkt, za udział w imprezie centralnej organizowanej przez PZKol. — 40 pkt.



Wycieczka kolarzy turystów PZKol na malowniczej trasie do Ojcowa

KONKURS „POZNAJ PIĘKNO POLSKI"

W celu spopularyzowania turystyki indywidualnej i zachęcenia do wędrowania na dowolnie obranych szlakach kolarskich, mających wartość krajoznawczą Komisja Turystyki Kolarskiej ogłosiła konkurs turystyczno-krajoznawczy pod hasłem „Poznaj piękno Polski".

Konkurs dostępny jest dla wszystkich kolarzy turystów zrzeszonych i niezrzeszonych w Związku, którzy przed przystąpieniem do imprezy zgłoszą swój udział i otrzymają karty uczestnictwa od organizatora.

W ramach konkursu każdy z uczestników powinien przebyć w dniach od 1 maja do 30 września br. 12 dni na wędrówce, na dowolnie obranych trasach. w wycieczkach jedno lub wielodniowych.

Poza konkursem głównym przewidziane są konkursy specjalne:

— konkurs na pracę opisową ze szlaków wędrówki

— konkurs na pracę opisową z poszczególnych wycieczek, z uwzględnieniem spostrzeżeń o wartości krajoznawczej wybranej trasy, o napotkanych zabytkach, ich historii, sztuce, architekturze, o stanie i rodzajach dróg (ścieżek) przydatnych do jazdy rowerem

— konkurs na pracę fotograficzną lub rysunkową o tematyce krajoznawczej ze szlaku (wycieczki) wędrowania.

Wszyscy uczestnicy konkursu otrzymają pamiątkowe plakietki za udział w konkursie i premie 90-punktowe do Odznaki Turystyki Kolarskiej.

Za prace konkursowe: opisy, fotografie lub rysunki — wyróżnieni autorzy otrzymają nagrody w postaci sprzętu stnictwa od organizatora.

Eugeniusz Strzałkowski

P.S.

W celu ściślejszej współpracy, Komisja Turystyki PZKol nawiązała łączność z Klubem Entuzjastów Turystyki organizacji działającej na terenie wsi.

Przed XI Wyścigiem Pokoju

Ogólne zestawienie przygotowań.

1. Pierwsza faza od 1. 12. 57. do 5. 1. 58 r. Indywidualne przygotowania na terenie zamieszkania pod kontrolą trenera.
Dni 36
Ilość treningów 25
Łączny kilometraż 700
Przeciętny dystans dni trening. 28 km

2. Druga faza od 7. 1. 58 do 31. 1. 58 r. Zgrupowanie 30-tu zawodników w Zakopanem.
Dni 24
Ilość treningów 25
Łączny kilometraż 700
Przeciętny dystans dni trening. 40 km

3. Indywidualna realizacja wytycznych na terenie zamieszkania od 1. 2. do 7. 2. 58 r.
Dni 7
Ilość treningów 3
Łączny kilometraż 120
Przeciętny dystans dni trening. 40 km

4. Trzecia faza od 10. 2. do 29. 2. 58 r. zgrupowanie w Jugosławi 12-tu zawodników.
Dni 20
Ilość treningów 14
Łączny kilometraż 1070
Przeciętny dystans dni trening. 76.5 km

5. Indywidualna realizacja wg otrzymanych wytycznych na terenie zamieszkania od 3. 3. do 16. 3. 58 r.
Dni 14
Ilość treningów 8
Łączny kilometraż 720
Przeciętny dystans dni trening. 90 km
Przeciętna szybkość treningu . . .

6. Czwarta faza od 18. 3. do 20. 4. 58 r. Zgrupowanie na terenie Wrocławia (Bardo Śl.).
Dni 34
Ilość treningów 20
Łączny kilometraż 1800
Przeciętny dystans dni trening. 90 km
Przeciętna szybkość treningu . . .
Ilość treningów kontrolnych . 3
Ilość startów w eliminacjach . 3

7. Powołanie drużyny reprezentacyjnej do Warszawy od 24. 4. 58 r. (w celu pobrania ekwipunku).
Dni 6
Ilość treningów 4
Łączny kilometraż 350
Przeciętny dystans dni trening. 87.5 km
Przeciętna szybkość treningu . . .

8. Ogólna suma zaplanowanych kilometrów w całości przygotowań w terminie od 1. 12. 57 r. do 29. 4. 58 r.—5.800 km.

1) Indywidualna realizacja programu na terenie zamieszkania ,1.2. — 7.2.58)	700 km
2) Zgrupowanie Zakopane (7.1.58 — 31.1.58)	720 km
3) Indywidualna realizacja na terenie zamieszkania (1.2. — 7.2.58)	120 km
4) Zgrupowanie w Jugosławi (10.1. — 29.2.58)	1.070 km
5) Indywidualna realizacja na terenie zamieszkania (3.3. — 16.3.58)	720 km
6) Zgrupowanie w okolicy Wrocławia (Bardo Śl. (18.3. — 20.4.58)	1.800 km
7) Eliminacje — 3: 120 km, 180 km, 50 km —	350 km
8) Zgrupowanie w Warszawie (24.4.58)	350 km
razem:	**5.830 km**

Program obozu przygotowawczego

I. Miejsce i termin

Okolice Wrocławia (Bardo Śl.) 18.3. — 20.4 1958 r.

II. Cel obozu

Osiągnięcie szczytowej formy, pełnej adaptacji do warunków XI — W — P na terenach płaskich, falistych oraz górskich i ostatecznego wyłonienia drużyny reprezentacyjnej do XI — W — P poprzez trzy otwarte eliminacje.

III. Program zajęć

a) teoretyczne:

1. program obozu	2	godz.
2. ćwiczenia taktyczne	4	„
3. analiza trasy	3	„
4. konserwacja sprzętu	2	„
5. narady robocze	6	„
razem —	**17**	**godzin.**

b) zajęcia praktyczne:

1. ćwicz. i sporty uzupełn.	36	godz.
2. treningi kolarskie	68	„
3. konserwacja sprzętu	42	„
razem —	**146**	**godzin.**

Ogółem zajęć teoretycznych i praktycznych — 163 godzin.

IV. Imienny skład kierownictwa

1) kierownik obozu Józef Tropaczyński
2) Trener Robert Nowoczek
3) Lekarz dr Tomasz Mrozowski
4) Masażysta Leonard Paszkiewicz

V. Lista zawodników

1) Bugalski Stanisław
2) Chwiendacz Grzegorz
3) Czarnecki Józef
4) Grabowski Eligiusz
5) Jankowski Jerzy
6) Kamiński Stanisław
7) Kaczmarczyk Zygmunt
8) Komuniewski Henryk
9) Kowalski Henryk
10) Królak Stanisław
11) Osiak Stanisław
12) Paradowski Janusz
13) Podobas Wiesław
14) Wrzesiński Wacław
15) Pruski Bernard

Wyjaśnienia do programu:

Przystępując do krótkiej charakterystyki ostatniego etapu przygotowań do XI — W — P, obozu w okolicach Wrocławia, należy stwierdzić, że będzie to niezmiernie ważna faza ostatecznego przygotowania, uzupełniająca wszechstronnie wyszkolenie kolarskie.

Kolarz nie tylko musi nauczyć się pokonywać silne wzniesienia przy zastosowaniu należytej techniki, ale posiąść umiejętności rozgrywania walki taktycznej, w tak wrogim dla niego terenie. Plan przewiduje przeprowadzenie ćwiczeń na typowo górskich i falistych odcinkach trasy, zbliżonych do etapów na terenie CSR ucząc się zarówno szybkości zjazdu jak i pokonywania wzniesienia. Norma wysiłkowa będzie systematycznie podnoszona. Ćwiczenia w terenie górskim obejmować będą szkolenie różnego rodzaju: zrywów, ćwiczeń właściwego stylu jazdy na terenach górskich i falistych, umiejętności rozkładania sił, techniki posługiwania się przerzutką, jazdy na różnych obrotach.

W tym okresie należy zwrócić uwagę zawodnikom, że jazda w pedałach jest nie ekonomiczna i trzeba przyjąć styl jazdy wybitnych zawodników tj. jazdy na siodle z rękami na górnej części kierownika z pracą nóg na okrągło, stosując małe obroty. Ponadto w program włączone zostaną ćwiczenia kontrolne, na jeden, trzy, pięć do dwudziestu kilometrów, celem wyrobienia elementu szybkości wytrzymałościowej.

Szczególną uwagę poświęci się zwalczaniu monotonii zajęć i wprowadzeniu elementu ożywienia i zainteresowania. Świadomość celowości danych ćwiczeń pozwala uczestnikom zwiększyć ich intensywność i należyty wkład uwagi. Dobór ćwiczeń będzie miał na celu możliwie wszechstronny rowój zawodnika i wprowadzenie w akcję jego całej osobowości w ciągu wielogodzinnych zajęć dziennych.

Całość będzie to fazą o znacznej skali wysiłkowej przy różnorakim charakterze pracy i silnych momentach emocjonalnych. Łącznie w ciągu trwania obozu przeprowadzonych będzie 20 treningów o łącznym kilometrażu 1.800 km w tym 3 treningi kontrolne plus 3 otwarte eliminacje.

W całości przygotowań należy stale pamiętać o indywidualizacji wszystkich zawodników, żeby nie stwarzać warunków przymusowego odrabiania kilometrów, unikając przez to u zawodników stereotypu.

Nadmienia się jednocześnie, iż w opracowanym programie szkolenia mogą nastąpić pewne odchylenia przy jego realizacji a to z uwagi na złe względnie bardzo dobre warunki atmosferyczne, co może dać niedobór względnie przekroczenie planowych w programie kilometrów. Uważamy jednak iż takie virement nie miałoby jednak wpływu na całość programu, pod którym to kątem widzenia iść winna generalna linia realizacji programu.

Robert Nowoczek

Z ZAGRANICY

Międzynarodowy Kongres Kolarski w Paryżu

Na miejsce zmarłego prezesa UCI Achille Joinarda wybrano prezesem M. Rodoni (Włochy), v-prezesami zostali Doreau (Francja), Van Dijk (Holandia) i Luthi (Szwajcaria).

Na kongresie zapadła uchwała wprowadzenia do Mistrzostw Świata już w roku bieżącym trzech konkurencji dla kobiet: na torze sprint na 500 mtr. i wyścig z dochodzeniem z 2-ch startów, które odbędą się na torze w Saint Etienne oraz 60 km. na szosie.

Na rok 1959 przyznano organizację Mistrzostw Świata na torze i szosie Holandii, na przełaj Szwajcarii. Anglia zgłosiła chęć organizacji mistrzostw dla kobiet.

Kandydatami do organizacji mistrzostw w roku 1960 są: Polska, NRD, Hiszpania i Szwajcaria.

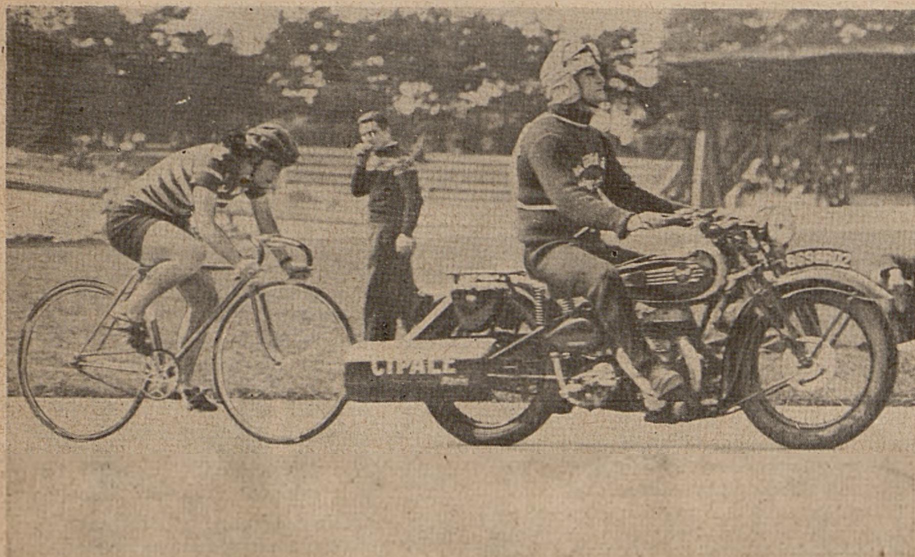
Tegoroczne Mistrzostwa Świata na torze i szosie odbędą się we Francji. Nową konkurencją mistrzostw będzie wyścig za prowadzeniem motorów 1200 ccm. dla amatorów w NRD. Mistrzostwa w piłce rowerowej i jeździe artystycznej przeprowadzone będą w NRF.

Mistrzowie na szosie w roku 1957

Świata — L. Prost (Belgia)
Austrii — R. Durlacher
Anglii — S. Brittain
Belgii — C. Roman
Czechosłowacji — R. Uhliarek
Danii — E. Dalgaard
Finlandii — O. Wackstrom
Francji — J. Boudon
Hiszpanii — R. Menendez
Holandii — P. Steenvoorden
Irlandii — J. Lackey
Jugosławii — I. Levacic
Luksemburga — R. Kramp
Monaco — P. Moal
Norwegii — P. Digerut
NRD — G. Schur
NRF — F. Fischerkeller
Polski — A. Trochanowski
Portugalii — A. Calvalho
Rumunii — G. Moiceanu
Szwajcarii — H. Dubach
Szwecji — U. Borgengard
Węgier — M. Bencze
Włoch — A. Pambianco
ZSRR — P. Wostriakow

Szosowi mistrzowie zawodowcy na rok 1957.

Świata — R. Van Steenbergen (Belgia)
Anglii — R. Coe
Belgii — A. Vlayen
Francji — W. Huot
Hiszpanii — A. Ferraz
Holandii — W. Van Est
Luksemburga — Ch. Goul
NRF — F. Feitz
Portugalii — J. Marcelino
Szwajcarii — H. Hollenstein
Włoch — E. Baldini



Po wprowadzeniu w br. konkurencji kobiecych do programu mistrzostw świata, zawodniczki francuskie przygotowują się do startów na torze Buffalo w Paryżu

Kronika zagraniczna



Andre Dufraisse zdobył po raz piąty z rzędu Mistrzostwo Świata na przełaj na dystansie 21 km. 380 m. w czasie 1 g. 11 m. 12 s. po zaciętej walce, wyprzedzając Severiniego (Włochy) o 25 sek. Wolfshohla (NRF) o 1 m. 2 s. Longo (Włochy) o 1 m. 17 s. dalsze miejsca zajęli: Brule (Francja), Plattner (Szwajcaria), Szmidt (Luxemburg), Meunier (Francja).

*

A. Darrigade w Algerze na dystansie 100 km. zajął pierwsze miejsce w doskonałym czasie 2 godz. 25 m. przed Hassendorfem i Auquetilem.

*

Wielką Nagrodę UCI dla sprinterów na torze zimowym w Paryżu zdobył doskonały kolarz francuski Gaignard zwyciężając mistrza świata duńczyka Derksena i Orianiego. Za prowadzeniem dużych motorów odniósł zwycięstwo Bovard przed Godeau i De Paepe.

*

Dookola Monaco na dystansie 84 km. wygrał finiszem Bauvin, przed Graczykiem i Moucheraudem w czasie 2 g. 10 m. 21 s.

*

Para Brun — Forlini w rekordowym czasie 2 g. 4 m. 11 sek. wygrała wyścig amerykański na 100 km na torze w Paryżu, wyprzedzając o jedno okrążenie parę Van Est — Planton. Trzecie miejsce zajęła para Hossendorfer — Ponst. Zwycięska para ustanowiła nowe rekordy: dystans 90 km w czasie 1 g. 51 m. 26 sek. i w dwie godziny — 96 km 650 m.

*

Dookola Austrii dla amatorów i niezależnych odbędzie się 6—12 lipca, w 7 etapach na dystansie 1300 km. Przewidziany udział zespołów: Anglii, Austrii, Belgii, Czechosłowacji, Holandii, Jugosławii, Luxemburga, Polski, Szwecji.

ANDRZEJ TROCHANOWSKI
przełajowym
Mistrzem Polski



fot. CAF
Mistrz Polski Andrzej Trochanowski mija metę

W niedzielę 16 bm. rozegrane zostały przełajowe mistrzostwa Polski ze startem i metą na stadionie Budowlanych w Warszawie.

Trasą była 8 km pętla przez pola Rakowca, którą kolarze w kategorii licencji musieli przejechać trzykrotnie.

Na starcie stanęło 109 kolarzy, w tym z grupy „jugosłowiańskiej" było tylko pięciu: Grabowski, Kaczmarczyk, Kamiński, Królak i Paradowski. Po przejechaniu pierwszej pętli prowadził z przewagą ok. 200 metrów Czarnecki przed Trochanowskim, Świątkiem, Paradowskim, Rudowskim i Głowatym, po drugim okrążeniu (16 km) Czarnecki wyrobił sobie przewagę ok. 250 m, w okrążeniu tym wycofał się Królak z powodu kontuzji. Zdawało się, że Czarnecki zdobędzie mistrzowską koszulkę, lecz na ostatnim kilometrze przed metą defekt roweru pozbawił go pewnego zwycięstwa. Na stadion pierwszy wjechał Trochanowski (Legia), za którym w odległości 200 m na pożyczonym rowerze od przygodnego widza skończył wyścig Czarnecki, trzecim był Głowaty (Włókniarz — Niemodlin) 4. rewelacyjny Świątek z Warszawianki, 5. Paradowski (Warszawianka), 6. Matuszewski (TKS — Słupsk) 7. Warowicki (Gwardia — Warszawa) 8. Kaczmarczyk (Gwardia — Katowice) 9. Brzezowski (Tęcza — Gdynia) 10. Grabowski (Gwardia Warszawa). Wyścig ukończyło 91 zawodników.

Trasa wyścigu była b. ciężka i śliska, zwyciężyli kolarze posiadający dobrą kondycję, opanowaną technikę jazdy i należytą zaprawę biegową.



fot. CAF
V-mistrz Józef Czarnecki pokonuje przeszkodę terenową

W wyścigu dla kartowiczów „A" na dystansie 16 km (dwa okrążenia trasy) w doskonałej formie pierwszy zameldował się na mecie Sadowski (Ursus) w czasie 33 m. 17 s. drugim był Zondej (Gwardia — W-wa) o 1 m. 23 s. za zwycięzcą 3. Ciura (LZS — Katowice) o 1 m. 27 s. Startowało 71 kolarzy, ukończyło wyścig 60.

Trzeci wyścig dla kartowiczów „B" na dystansie 12 km wygrał M. Kalota (Lech — Poznań) przed Janowskim (Warta — Poznań) i Krępą z Lublinianki.

Organizacja wyścigów przeprowadzona przez Skrę b. dobra.

PUNKTACJA CHALLANGEU po pierwszym wyścigu

1.	Trochanowski	(lic. A)	— 20 pkt.
2.	Czarnecki	„	— 17 „
3.	Głowaty	„	— 15 „
4.	Świątek	(lic.B.)	— 13 „
5.	Paradowski	(lic.A)	— 11 „
6.	Matuszewski	„	— 10 „
7.	Warowicki	„	— 9 „
8.	Kaczmarczyk	„	— 8 „
9.	Brzezowski	(lic. B)	— 7 „
10.	Grabowski	(lic. A.)	— 6 „
11.	Ochman	„	— 5 „
12.	Kałuski	„	— 4 „
13.	Waliszewski	„	— 3 „
14.	Klabiński	„	2 „
15.	Janiszewski	(lic. B.)	1 „



fot. CAF
Marian Więckowski pieszo pokonuje zaśnieżony odcinek trasy

O czym każdy kolarz wiedzieć powinien

Rama rowerowa (turystyczna) powinna być w zasadzie o jeden lub dwa centymetry dłuższa, niż wyższa.

◇

Pamiętajcie, że słońce jest wrogiem opon i dętek.

◇

Dętki w stanie spoczynku powinny być zawsze lekko napompowane.

◇

Coś dla pań: jazda na rowerze daje szczupłą talię, piękne linie, zgrabne nogi.

◇

Jeżdżąc na rowerze oszczędzasz na czasie, na zdrowiu i pieniądzach.

◇

Wyjeżdżając rano zachodnią stroną miasta, będziesz miał słońce w plecy.

◇

Nigdy nie wsiadaj i nie zsiadaj z pedału.

◇

Opieraj rower o ścianę domu, drzewo itp. tylko siodłem, nigdy kierownikiem.

◇

Siodło powinno być ze skóry — siodło pokryte materiałem, gęstym barchanem, skórgumą lub kauczukiem odparza ciało.

◇

Lepiej mieć siodło niżej, niż za wysoko.

◇

Jeżeli odczuwasz ból w kolanach — podnieś natychmiast siodełko w swym rowerze.

◇

Niebezpieczne jest hamowanie na mokrej jezdni.

◇

Nie hamuj nigdy wyłącznie przednim hamulcem, bo wywiniesz kozła w powietrzu.

◇

Hamulec przedni osłabia widelec i ramę, jeżeli jest stosowany gwałtownie.

◇

Na złej drodze wystrzegaj się podnoszenia z siodła.

◇

Strzeż się piechura idącego brzegiem chodnika.

◇

Łańcuch nigdy nie powinien być mocno naciągnięty na trybach.

W czasie jazdy na rowerze nie otwieraj ust.

◇

Zimą należy jeździć na małej przekładni.

◇

Pełny żołądek utrudnia jazdę turyście.

◇

Zawsze zakładaj opony na koła bez żadnych narzędzi.

◇

Oliwić należy piasty, przekładnię i pedały — nigdy nie oliwić łańcucha.

◇

Obręcze durowe są wytrzymałe i lekkie, hamulec tylni na tych obręczach mniej się nagrzewa.

◇

Obręcze drewniane są elastyczniejsze na złym bruku.

◇

Sprawdzaj często, czy dokręcone są dobrze nakrętki.

◇

Wygodna i należyta pozycja kolarza-turysty na rowerze, nie męczy i nie wyczerpuje. Naciskając pedały należy pamiętać, aby obie nogi opadały prosto, kolana żeby nie były rozstawione na boki, tak na zewnątrz jak i wewnątrz.

◇

Źle związane sznurowadło może być przyczyną wypadku.

◇

Wcześniej się kłaść spać i rano wstawać.

◇

Każdy sen przed północą liczy się podwójnie.

◇

W wyścigach szosowych trzeba jeść mało a często.

◇

Kolarz o wadze lekkiej dominuje w górach.

IMPREZY W KWIETNIU

6 — **Otwarcie sezonu kolarskiego** Radom, dyst. 66 km, dla lic. kart i młodzieży, org. KS „Broń".

18, 19, 20 **Wyścigi eliminacyjne przed WBP** Bardo Śl. dla zawodników lic. A org. Wroc. Okr. Zw. Kol.

20 — **Kryterium uliczne** Białystok, dla lic. i kart. org. Białost. Okr. Zw. Kol.

20 — **Doroczny Wyścig Szosowy** Gubin, dla lic. i kart. org. LZS Gubin.

20 — **Wyścig szosowo-uliczny** Racibórz, dla lic. i kart org. PR LZS.

20 — **Wyścig szosowy** Anin — Garwolin — Anin. Warszawa, dla lic. i kart dyst. 75,50 i 25 km. org. Warsz. Okr. Zw. Kol.

27 — **Kryterium Warszawy O „Puchar Ministra Obrony Narodowej".** Warszawa dla lic. A, B i niezależnych org. WKS „Legia".

27 — **Wyścig szosowy** Ozorków, dla lic. i kart org. Łódz. Okr. Zw. Kol.

27 — **Szosowe Mistrzostwa Gdyni** Gdynia, dla lic. i kart org. MKKF w Gdyni.

27 — **Szosowe Mistrzostwa Krakowa.** Kraków, dla lic. i kart org. Krak. Okr. Zw. Kol.

27 — **Otwarcie sezonu na torze** Brzeg, org. Wroc. Okr. Zw. Kol.

27 — **Wyścigi torowe** Poznań, org. KS „Stomil".

27 — **Wyścig o „Puchar Gazety Zawierciańsko - Myszkowskiej"** Zawiercie, org. KS „Włókniarz".

SPROSTOWANIE

W „Kalendarzu Kolarza" na rok 1958, na str. 124 w „Historii kolarstwa polskiego" podano omyłkowo, że w Wyścigu Dookoła Węgier II miejsce zajął Bolesław Napierała, podczas, gdy sukces ten należy do **Stanisława Wasilewskiego,** którego niniejszym przepraszamy za przykrą omyłkę.

REDAKCJA KALENDARZA

Kolegium redakcyjne: Stanisław Cieślak. Feliks Gołębiowski, Wacław Rokosz, Zygmunt Wisznicki. — Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego. — Zam. 1403. Wydawca Polski Związek Kolarski, Warszawa, Rozbrat 26. tel. 825-85. Nakład 3000 egz. A-36.